



Ausschuss für Bauen und Verkehr

40. Sitzung (öffentlich)

2. Mai 2007

Düsseldorf - Haus des Landtags

14:00 Uhr bis 18:50 Uhr

Vorsitz: Wolfgang Röken (SPD)

Protokollerstellung: Rainer Klemann, Beate Mennekes

Seite

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personen-
nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

3

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/3976

Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Der Ausschuss hört hierzu die in der folgenden Tabelle aufgeführten Sachverständigen.

Institution	Redner/-in	Stellungnahme	Seiten
Städtetag Nordrhein-Westfalen	Oliver Mietzsch Dr. Mehmet H. Sarikaya	14/1045	3, 11, 12
Städte- und Gemeindebund NRW	Roland Thomas	14/1039	6, 12
Landkreistag Nordrhein-Westfalen	Dr. Marco Kuhn Achim Oberwörhmer	14/1046	7, 13, 15, 21 21
VDV Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Walter Reinarz	14/1036	15, 23
Stadtwerke Bonn GmbH	Prof. Dr. Hermann Zemlin	14/1050	17, 24, 27
Verkehrsverband Westfalen	Werner von Buchwald	14/1064	18, 26, 47
Deutsche Bahn AG	Reiner Latsch	14/1048	28, 34, 36, 37
DB Region NRW GmbH	Heinrich Brüggemann	-	35, 38
ver.di, Landesbezirk NRW	Horst Lohmann	-	31, 36
Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik in NRW	Wolfgang Ewald	14/1056	38, 46
PRO BAHN NRW e. V.	Lothar Ebbers	14/1055	39, 48
NahverkehrsBeratung Südwest	Dr. jur. Felix Berschin	14/1049	42, 47
Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW	Jürgen Eichel	14/1062	49
Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V.	Johannes Krems	14/996 14/1058	51
Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG (BOGESTRA)	Dr. Burkhard Rüberg	14/1044	53
Stadt Solingen	Ernst Schneider	14/1047	56
Kreis Mettmann	Martin M. Richter	-	58
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	Martin Husmann	-	60, 68
Verkehrsverbund Rhein-Sieg	Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag	14/1051	63,68
Aachener Verkehrsverbund	Hans Joachim Sistenich	-	66, 69
Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe	Burkhard Bastisch	14/1043	69, 74
VerkehrsVerbund Ostwestfalen-Lippe	Ludger Siemer	14/1015	70, 74
Nahverkehrsbund Paderborn-Höxter	Manfred Müller	14/1034	71, 74

Vorsitzender Wolfgang Röken: Meine Damen und Herren! Ich eröffne die öffentliche Anhörung zum

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 14/3976

Ich begrüße Sie alle auch im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses für Bauen und Verkehr sowie des mitberatenden Ausschusses für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturreform sehr herzlich.

Ich begrüße im Einzelnen die Sachverständigen und freue mich, dass Sie der Einladung gefolgt sind. Wir haben in der Zwischenzeit einige Stellungnahmen erhalten, die den Ausschussmitgliedern vorliegen. Die Sachverständigen, die bisher noch keine schriftliche Stellungnahme abgegeben haben, möchte ich bitten, dies nach Möglichkeit nachzuholen. Falls Sie schriftliche Stellungnahmen bei sich haben, können Sie diese gerne bei uns einreichen.

Begrüßen möchte ich auch die Vertreter der Medien und der Landesregierung sowie die Zuhörerinnen und Zuhörer.

(Der Vorsitzende gibt sodann einige organisatorische Hinweise.)

Wir kommen zum ersten Block, zu den Vertretern der kommunalen Spitzenverbände. Ich darf zunächst Herrn Oliver Mietzsch für den Städtetag Nordrhein-Westfalen an das Rednerpult bitten.

Oliver Mietzsch (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Zunächst einmal darf ich mich für den Städtetag Nordrhein-Westfalen ganz herzlich für die Einladung zu dieser Anhörung bedanken. Unsere Stellungnahme insbesondere auch zu dem Fragenkatalog liegt hier aus. An dieser Stelle nur ein kleiner Hinweis: Bei der Antwort zu Frage 2 haben wir irrtümlich den Begriff Gemeinschaftstarif erwähnt, meinten aber einen Einheitstarif. Nicht dass Sie denken, der Städtetag NRW hätte etwas gegen Gemeinschaftstarife, es sollte jedoch Einheitstarif heißen.

Wir sprechen heute über die Neuordnung des ÖPNV-Gesetzes NRW. Aus Sicht des Städtetages möchte ich in der Kürze der Zeit auf drei wesentliche Punkte hinweisen. Dazu habe ich noch drei Kollegen, nämlich Herrn Dr. Oellers aus Münster, Herrn Dr. Sarikaya aus Köln und Herrn Klöpfer aus Wuppertal, mitgebracht, die Ihnen nachher insbesondere für Fragen aus der kommunalen Praxis als Ansprechpartner gerne zur Verfügung stehen.

Der Städtetag Nordrhein-Westfalen begrüßt im Grundsatz die Absicht des Gesetzgebers, den ÖPNV in der kommunalen Zuständigkeit zu stärken und das insbesondere durch eine Pauschalierung vorzunehmen. Die Zusammenführung der Aufgaben- und

Ausgabenverantwortung in den Händen der Aufgabenträger ist eine Forderung, die wir immer unterstützt haben. Insofern haben wir Zweifel, ob die Bündelung der pauschalisierten Investitionsmittel für den straßengebundenen ÖPNV - dort sind die Kreise und kreisfreien Städte die originären Aufgabenträger - bei den Zweckverbänden, also bei den drei neuen Kooperationsräumen, der richtige Ansatz ist.

Zum einen hat die Vergangenheit gezeigt, dass eine gewisse Nähe zwischen Fördermittelgeber und Fördermittelnnehmer hilfreich ist, zum anderen sehen wir erhebliche Diskrepanzen in der Verantwortlichkeit insbesondere der Bezirksregierungen und der Regionalräte zum Beispiel für den Straßenbaubedarfsplan bei gleichzeitiger Verantwortung der Zweckverbände für Investitionen im kommunalen straßengebundenen ÖPNV.

Wie soll man sich das vorstellen? - Eine Kommune möchte sich zum Beispiel ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem fördern lassen. Dazu muss sie zukünftig zu einem der Kooperationsräume gehen und dort ihren Förderantrag stellen, für die Straßenausbaumaßnahme ist aber weiterhin die Bezirksregierung bzw. der Regionalrat zuständig. Das sind Diskrepanzen in der Verantwortlichkeit, die nach unserer Auffassung keinen Sinn machen.

Deshalb ist unsere erste Forderung und Bitte an Sie: Wenn man es mit der Pauschalierung ernst meint, dann sollte die Zuständigkeit für die Investitionsmittel für den straßengebundenen ÖPNV bei den 54 Kreisen und kreisfreien Städten, bei den originären Aufgabenträgern liegen und nicht bei den Kooperationsräumen. Im Übrigen darf ich auf die Stellungnahme von Herrn Prof. Stürer hinweisen, der darauf aufmerksam gemacht hat, dass ohne eine Änderung des Landesplanungsgesetzes ohnehin das ÖPNV-Gesetz Gefahr liefe, an der Stelle zu Wertungswidersprüchen zu führen. In diesem Punkt bitten wir um Klarheit.

Zweitens. Der Grundgedanke der Pauschalierung verträgt es auch nicht, wenn man gleichzeitig sagt: 80 % dieser Mittel müssen verbindlich weitergeleitet werden. In dem Fall geht es um die Mittel aus der ehemaligen Fahrzeugförderung, aus der Aufgabenträgerpauschale und ab 2011 auch noch aus der Schülerbeförderung.

Eine bloße Quote sagt noch nichts darüber, was mit den 80 % zum Beispiel bei den Verkehrsunternehmen passiert. Das ist kein Leistungsparameter, sondern nur eine Quotierung. Es ist zu hinterfragen, ob das Sinn macht. Es widerspricht auch dem Grundansatz der Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung, wenn es heißt: So richtig trauen wir dem nicht, also gehen weiterhin 80 % an die Verkehrsunternehmen. Man sollte sich hier nicht von Prozentzahlen leiten lassen - bzw. wenn, dann sollten sie erheblich niedriger sein -, sondern es muss um Leistung, um Qualitätskriterien gehen.

Ich nenne ein Beispiel, warum die Verkehrsunternehmen, die diese Sorge vielleicht verständlicherweise artikuliert haben, keine Sorge zu haben brauchen, dass so viel weitergeleitet werden soll: Wenn die Aufgabenträger, die häufig auch Schulträger sind, in Zukunft nicht nur für die Schulanfangszeiten zuständig sind, sondern auch die Verantwortung für die Schülerbeförderungsmittel haben, dann haben sie ein ureigenes Interesse daran, ihre Fahrplanzeiten mit den Schulanfangszeiten zu harmonisieren, denn sie müssen es letztlich bezahlen. Insofern gibt es unseres Erachtens keine Begründung für solche pauschalen Vorgaben, wie die Mittel weiterzuleiten sind; das widerspricht dem

Grundgedanken der Pauschalierung. Die Kollegen aus der Praxis können Ihnen gerne noch beantworten, wie bisher bei der Fahrzeugförderung auch von Verkehrsunternehmen Mittel teilweise gar nicht verausgabt wurden. Mit Prozentzahlen sollten wir an der Stelle besser nicht arbeiten.

Drittens. Wir brauchen und haben zum Teil in NRW schon einen Klasse SPNV. Wir brauchen aber keinen SPNV mit zwei Klassen, nämlich einen SPNV, den sich das Land vorbehält, das Landesnetz, und den Rest-SPNV, für den in Zukunft die Zweckverbände oder Kooperationsräume verantwortlich wären.

Man ist uns bis dato jegliche Begründung schuldig geblieben, warum es unbedingt ein SPNV-Landesnetz geben muss. Wenn es dies geben muss, dann kann es nicht so sein, dass man sich nur eine Zugkilometerzahl herausgreift - mindestens 40 Millionen Zugkilometer -, aber im Gesetz jeder Hinweis darauf fehlt, wie groß der Anteil des Landesnetzes am Gesamt-SPNV-Topf ist. Sind das dann auch 40 %, oder machen die 40 Millionen Zugkilometer vielleicht 50, 60 oder 80 % aus?

Solange diese Frage nicht geklärt ist - das sehen Sie uns bitte nach -, haben wir eine gewisse Sorge, dass, wenn die Mittel, die ohnehin schon gesenkt wurden, auch in den Folgejahren nicht üppig fließen werden, das Landes-SPNV-Netz aber voll auskömmlich finanziert wird, für den Rest immer weniger zur Verfügung steht. Den Rest müsste dann aber nicht das Land politisch verantworten, sondern die Kooperationsräume und deren kommunale Träger. Da stimmt etwas nicht überein. Insofern sollten wir darauf achten, dass 40 Millionen Zugkilometer auch 40 % am SPNV-Topf entsprechen. Vor allem sollte mit der Entwicklung des SPNV-Topfes das Landesnetz genauso wie das übrige SPNV-Netz in der Verantwortung der Zweckverbände einen prozentualen Anteil haben, damit es dort nicht zu Verschiebungen kommt.

Ich darf noch darauf hinweisen, dass es aus unserer Sicht wichtig wäre, dass die Mittel übertragbar bleiben, auch was den kommunalen Eigenanteil angeht. Wenn es zu einer Revision des ÖPNV-Gesetzes kommt, bitten die Aufgabenträger auch darum, von Anfang an beteiligt zu werden. Das Gleiche gilt für die im Herbst anstehende Diskussion der Verwaltungsvorschriften. Viele Details kennen wir noch nicht, sie werden erst in den Verwaltungsvorschriften geklärt.

Insofern darf ich für den Städtetag NRW zusammenfassen: Wir unterstützen den Grundansatz, aber eine Stärkung der Aufgabenträger muss sich durchgängig im Gesetz bemerkbar machen. Dann darf es keine Halbheiten geben, wie ich sie erwähnt habe, also weder dass die Investitionsförderung für den kommunalen straßengebundenen ÖPNV den Zweckverbänden obliegt noch dass ein Landesnetz herausgeschnitten wird, ohne dass die Finanzierung des Rest-ÖPNV sichergestellt wird, noch dass man uns pauschal Mittel zuweist, von denen wir gleich einen Prozentsatz X weiterleiten müssen. Das alles verträgt sich nicht mit dem Grundgedanken der Pauschalierung.

Es gibt durchaus Bundesländer, von denen das Land NRW lernen kann. In Brandenburg zum Beispiel hat man schon vor zwei Jahren das ÖPNV-Gesetz mit dem Grundgedanken einer Pauschalierung und Stärkung der Aufgabenträger novelliert. Dort wurden viele Punkte sehr vernünftig gelöst. Wir würden uns wünschen, dass sich das Land Nordrhein-Westfalen hieran orientieren würde.

Roland Thomas (Städte- und Gemeindebund NRW): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Der Städte- und Gemeindebund kann sich vielen Äußerungen des Kollegen vom Städtetag anschließen, und wir werden uns auch vielen Äußerungen des Kollegen vom Landkreistag anschließen können. Wir haben eine weitgehend übereinstimmende schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Als Kernpunkt möchte ich das Verhältnis zwischen kreisangehörigen Städten und Gemeinden, die selbst ein Unternehmen haben und Aufgaben wahrnehmen, und dem Kreis ansprechen.

Vorab möchte ich klarmachen, dass wir die Grundüberlegung, die Zielrichtung des Gesetzes, durch mehr Pauschalierung der Landesmittel zu einer stärkeren Kommunalisierung und damit einer Stärkung der kommunalen Aufgabenträger zu kommen, deutlich unterstützen.

An der Frage der drei Zweckverbände will sich der Städte- und Gemeindebund nicht vorrangig beteiligen. Wir können uns allerdings vorstellen, dass ein dritter Zweckverband in Westfalen, wenn er auf gleicher Augenhöhe mitwirkt, gegenüber den beiden anderen sehr starken Organisationen durchaus seine Stärken haben könnte. Das muss sich aber von unten nach oben entwickeln und sollte nicht vom Landesgesetzgeber vorgeschrieben werden.

Ein wichtiger Gesichtspunkt ist die Frage der Zukunft des Schülerverkehrs, kurz gesagt: die Mittel gemäß § 45a. Ich fand es sehr interessant, was der VDV zu diesem Thema gesagt hat und kann mich den Inhalten weitgehend anschließen.

Es macht Sinn, zunächst einmal die pauschalierten Mittel, die Schlüssel, die Stellzahlen und Stellschrauben auf dem jetzigen Stand einzufrieren; dann kann man auf ein neues System umstellen. Wenn aber 2010, 2011 neu gedacht werden muss, müssen strukturelle Erwägungen - dazu gehören neben dem Schülerverkehr auch die demografische Entwicklung sowie Wirtschaftsentwicklungen im ländlichen Raum - deutlich berücksichtigt werden. Wir könnten es aus ländlicher Sicht nicht ertragen, wenn wir auf der einen Seite einen Spitzen-ÖPNV bekommen sollten - Herr Mietzsch nannte es einen Zweiklassen-ÖPNV - unter Gesichtspunkten wie Modal Split und Ähnlichem und auf der anderen Seite rest- oder ÖPNV-entleerte Räume und bitten darum, zu gegebener Zeit noch einmal in die Diskussion einsteigen zu können, was allerdings erst eine Frage der näheren Zukunft ist.

Ablehnend stehen wir den Überlegungen gegenüber, die Aufgabenwahrnehmung und Aufgabenverantwortung der kreisangehörigen Städte, die ein Unternehmen haben und sich engagieren, so weit zu reduzieren, wie es jetzt vorgesehen ist. Das bräuchte man nicht ins Gesetz zu schreiben, das ergibt sich bereits aus der Verfassung. Artikel 28 kann man uns ohnehin nicht nehmen, insofern ist das für uns inakzeptabel. Die Aufgabenträgerschaft durch eine überschaubare Zahl von kreisangehörigen Städten und Gemeinden hat sich ebenso bewährt wie die der kreisfreien Städte und der Kreise.

Neue Ideen und Innovationen wie Stadtbussysteme, Ortsbussysteme, Anrufsammeltaxen kann man sich nicht im stillen Kämmerlein ausdenken, sondern sie müssen vor Ort gelebt werden, es entsteht ein Bedürfnis vor Ort. Es kann aus unserer Sicht nicht sein - das finden wir sehr überraschend -, wenn eine Landesregierung, die gerade auf Innova-

tion und Pauschalierung setzt, diesen Möglichkeiten völlig ohne Not - es gibt keine Ansatzpunkte, hier einschränkend einzugreifen - einen Riegel vorschieben will.

Hier scheint eher ein Einzelfall behandelt worden zu sein. Eine Kommune hat sich sehr engagiert und versucht, ein Problem im Bereich des Schülerverkehrs, der Schulanfangszeiten zu lösen. Sie ist dann in einen natürlichen Konflikt zu dem Kreis geraten, und man musste sich die Frage stellen: Kooperieren wir, versuchen wir, für den Einzelfall eine Einzellösung zu finden, oder versuchen es auf anderem Wege? Das ist eine Sache, die vor einen Schlichter oder zur Not vor einen Richter gehört, aber nicht vor den Gesetzgeber. Wir bitten darum, die Formulierungen, die sämtliche Aktivitäten auch der großen kreisangehörigen Städte in das Belieben des jeweiligen Kreises stellen, aus dem Gesetz herauszulassen.

Wir haben uns nicht dagegen gewehrt, dass man die bereits sehr restriktiven Regelungen - man hätte das Fass auch neu aufmachen können - aus dem überkommenen Gesetz nicht in unserem Sinne ändern wollte oder sie erst gar nicht angepackt hat. Wir können es aber nicht akzeptieren, wenn die Regelungen noch weiter verschlechtert werden. Das wird dem ÖPNV in Nordrhein-Westfalen nicht guttun. Die kreisangehörigen Kommunen werden sich dann, wenn sie nur noch Finanzier sind und selbst nichts mehr machen können, überlegen müssen, ob sie in diesen Bereich zukünftig noch Geld hineinstecken.

Dr. Marco Kuhn (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Auch ich darf mich zunächst für die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanken. Für etwaige Rückfragen wird für den Landkreistag neben mir auch Herr Oberwörmeier, Geschäftsführer der Kreisverkehrsgesellschaft Lippe, zur Verfügung stehen.

Wir haben eine ausführliche schriftliche Stellungnahme abgegeben, deren wesentliche Aussagen ich im Folgenden zusammenfassen will, wobei der Ausgangspunkt meiner Ausführungen die Erkenntnis ist, dass die Kreise nach geltendem Recht und auch nach dem vorliegenden Gesetzentwurf sowohl für den straßengebundenen ÖPNV als auch für den SPNV Aufgabenträger sind - so jedenfalls § 3 des Gesetzentwurfs. Dementsprechend werde ich mich im Nachfolgenden zunächst auf den SPNV konzentrieren und im zweiten Teil meiner Ausführungen auf den straßengebundenen ÖPNV eingehen.

Beim SPNV geht es zum Ersten um die Aufgabenwahrnehmung, zum Zweiten um das SPNV-Landesnetz. Zunächst zur Frage der Aufgabenwahrnehmung: Laut Gesetzentwurf ist es den Kreisen wie auch den kreisfreien Städten und den bestehenden Zweckverbänden aufgegeben, zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung in drei neu geschnittenen Kooperationsräumen drei neue Zweckverbände bzw. Anstalten zu bilden.

Der Landkreistag hat zu dieser Frage, die schon seit Längerem in der Diskussion ist, immer eine klare Position bezogen. Wir gehen davon aus, dass die bestehenden Zweckverbände eine nachweislich gute, effiziente und wirtschaftliche Arbeit geleistet haben. Wir sperren uns nicht gegen mögliche Weiterentwicklungen der bestehenden Strukturen - auch das haben wir deutlich gemacht -, haben aber großen Wert darauf gelegt, dass sie, so sie nötig sind, immer von unten passieren. Das heißt, dass sie nicht

gegen den Willen der bestehenden Zweckverbände und ihrer Mitglieder vorgenommen werden können.

Während der letzten Wochen und Monate hat es hierzu eine Vielzahl von Gesprächen zwischen dem Land und der kommunalen Seite gegeben. Trotz teilweiser Annäherungen konnte letztendlich keine Einigung erreicht werden. Deshalb ist unsere Position in dieser für uns sehr wichtigen Frage unverändert, wie sie auch in der schriftlichen Stellungnahme ausformuliert ist.

Wir können uns nur dann eine Konzentration auf drei Kooperationsräume vorstellen, wenn damit kein Zwang zur Vermögensübertragung verbunden ist und zugleich die Option im Gesetz eingeräumt wird, dass bestimmte Zuständigkeiten und Befugnisse, sofern das vor Ort gewünscht wird, auf die bestehenden Zweckverbände verlagert werden können. Eine solche Möglichkeit der gezielten Delegation von Aufgaben ist nach unserem Verständnis kein Wunsdenken, sondern entspricht genau dem, was § 3 des ÖPNV-Gesetzes auch in der jetzt zu ändernden Fassung vorsieht, nämlich die Aufgabenträgerschaft der Kreise und kreisfreien Städte. Alles andere käme aus unserer Sicht einer schleichenden Aushöhlung der in § 3 angesprochenen Aufgabenträgerschaft gleich und wäre deshalb abzulehnen.

Zur Klarstellung noch eine kurze Erläuterung: Uns geht es nicht darum, aus neun Zweckverbänden zwölf zu machen, die jeweils umfassende Zuständigkeiten haben und eine zusätzliche Bürokratie auslösen würden. Uns geht es vielmehr darum, ein Miteinander zwischen den drei Dachverbänden und den neun bestehenden Zweckverbänden sowie eine sinnvolle Aufgabenverteilung zu ermöglichen. Es geht um eine Art arbeitsteiliges Vorgehen zwischen den Dachverbänden und den örtlichen Zweckverbänden. Beispielsweise wäre es für uns durchaus denkbar, dass bestimmte Aufgaben, die von überregionaler, grundsätzlicher Bedeutung sind, auf die drei Dachverbände verlagert und von diesen wahrgenommen werden, während das eigentliche Vertragsmanagement inklusive der Mittelbewirtschaftung eine Sache der örtlichen Zweckverbände ist und auch bleiben muss. Dazu ist es dringend notwendig, dass eine entsprechende Klarstellung im Gesetz, die genau diese Delegation, dieses arbeitsteilige Vorgehen ermöglicht, vorgenommen wird.

Zum SPNV-Landesnetz: Es ist von uns nicht gewollt gewesen und auch in der ursprünglich vorgeschlagenen Fassung klar abgelehnt worden. In der jetzt vorgeschlagenen Ausgestaltung kann es von uns allerdings akzeptiert werden, weil wir die Erwartung haben, dass bei der Festlegung des Netzes sehr wohl, wie im Gesetzeswortlaut angedacht, die Interessen aller Regionen des Landes angemessen berücksichtigt werden, weil wir weiterhin die Erwartung haben, dass die Leistungen, die im Rahmen des Landesnetzes eingekauft werden, zu vertretbaren Konditionen eingekauft werden können und nicht zu Nachteilen für die anderen Landesteile führen werden. Das Landesnetz ist nicht zuletzt deshalb für uns akzeptabel, weil es nur im Einvernehmen mit den Zweckverbänden und nicht gegen den Willen der kommunalen Seite festgelegt werden kann. Von daher ist es unter dem Strich akzeptabel.

Zum straßengebundenen ÖPNV: Hier ist die wichtigste Neuerung die beabsichtigte Pauschalierung der Fördermittel. Wir haben dies immer gefordert und sind froh, dass sie nun kommen soll. Wir erwarten davon eine deutliche Entbürokratisierung, die Schaf-

fung von mehr Transparenz und nicht zuletzt eine Erweiterung des kommunalen Gestaltungsspielraums. Ausdrücklich begrüßen wir an der Stelle auch, dass die Ausgleichsleistung im Ausbildungsverkehr ab 2011 in diese Pauschalierung einbezogen werden soll.

Verbunden mit dieser grundsätzlich positiven Bewertung ist die Erwartung, dass die Rahmenbedingungen, die noch nicht im Detail festliegen, stimmen. Das heißt insbesondere, dass möglichst rasch ein gerechter Verteilungsschlüssel gefunden wird, der perspektivisch und langfristig sowohl den Interessen der Ballungsräume als auch des ländlichen Raums Rechnung trägt und nicht zu einseitigen finanziellen Verschiebungen führt.

Weiterhin bedarf es einer angemessenen Dynamisierung der Pauschale und - das ist ein eher marginaler Punkt, aber gleichwohl wichtig für die Aufgabenträger -: Die Pauschalen müssen im Voraus gezahlt werden. Hier erwarten wir eine Festlegung, dass mit Beginn des nächsten Jahres, beispielsweise zu Beginn eines jeden Monats, die entsprechenden Pauschalen bzw. Abschläge gewährt werden.

Unter diesen Prämissen sehen wir nicht die Gefahr einer Verschlechterung des Verkehrsangebots im kreisangehörigen Raum. Die insbesondere von der Unternehmerseite immer wieder angeführten Horrorszenarien werden von uns nicht geteilt, im Gegenteil, sie sind für uns sogar nicht nachvollziehbar. Wir gehen davon aus, dass die Aufgabenträger den neuen Gestaltungsspielräumen durch die Pauschale gerecht und damit verantwortlich umgehen werden.

Zwei Punkte erlaube ich mir noch anzusprechen, zum einen die Weiterleitungsverpflichtung von 80 %, wenn es um die Unternehmen geht: Wir bitten darum, noch einmal zu prüfen, ob nicht eine Herabsetzung dieser Weiterleitungsverpflichtung auf 50 % möglich wäre; denn auch bei einer Herabsetzung auf eine 50%-Quote wäre gewährleistet, dass selbstverständlich 80 % und gegebenenfalls mehr an die kommunalen oder privaten Unternehmen weitergeleitet werden können. Das wäre vermutlich der Regelfall. Durch eine solche Herabsetzung der Quote würde den kommunalen Aufgabenträgern die Möglichkeit eröffnet, erforderlichenfalls auch größere Beträge in gezielte attraktivitätssteigernde Vorhaben zu investieren.

Zum anderen möchte ich die Abgrenzung der gesetzlichen Zuständigkeiten der Kreise und der kreisangehörigen Gemeinden ansprechen - hier sind wir, das ist schon deutlich geworden, anderer Auffassung als der Städte- und Gemeindebund -: Wir bitten darum, auch hier noch einmal zu prüfen, ob es sinnvoll ist, dass eine kreisangehörige Stadt, die ein eigenes Verkehrsunternehmen hat, damit automatisch für sämtliche Linien, die durch die Stadt führen, Aufgabenträger ist. Das führt in der Praxis - das sind keine Einzelfälle, sondern durchaus häufiger zu beobachtende Fälle - immer wieder zu Reibungsverlusten, Diskussionen und Interessenkonflikten. Wir regen deshalb an, das Funktionalprinzip nach dem hessischen Modell auch im ÖPNV-Gesetz NRW zu verankern. Das heißt, dass die Zuständigkeiten der „Stadtbusstädte“ auf solche Linien beschränkt werden, die durch eigene Verkehrsunternehmen bedient werden.

Wenn ich nach alledem ein kurzes Fazit ziehen darf, so ist deutlich geworden, dass der Landkreistag den Gesetzentwurf in vielen Punkten begrüßt - das gilt insbesondere für den straßengebundenen ÖPNV, hier wird die richtige Richtung eingeschlagen -, dass

wir aber insbesondere im Bereich des SPNV, Stichwort: Wahrnehmung der Aufgabenträgerschaft, noch erheblichen Klarstellungs- und Änderungsbedarf sehen.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Herzlichen Dank, Herr Dr. Kuhn. - Die drei Spitzenverbände haben nun ihre Stellungnahmen abgegeben. Gibt es Nachfragen aus den Reihen der Kolleginnen und Kollegen des Ausschusses? - Herr Wißen.

Bodo Wißen (SPD): Herr Dr. Kuhn, ich habe gerade vernommen, dass die Definition des Landesnetzes unter Mitwirkung der Kommunen geschehen soll. Das entnehme ich nicht unbedingt diesem Gesetz, sondern eher, dass die Kommunen weniger Mitwirkungsrechte bei der Definition von SPNV-Dienstleistungen haben.

An Herrn Thomas richtet sich die Frage, ob ein Verbund Westfalen mit immerhin 6 Millionen Einwohnern, einer riesigen Fläche und einer - ich möchte niemandem zu nahe treten - vielleicht auch mental sehr unterschiedlichen Bevölkerungszusammensetzung die richtige Grundlage sein kann, um ein qualitativ hochwertiges SPNV-Angebot, das nah am Kunden ist, zu bieten - der Kundengedanke, das sei nebenher gesagt, fehlt in dem Gesetz sehr deutlich -, ob ein solcher Raum Westfalen nicht viel zu groß ist und auch organisatorische Probleme mit sich bringt.

Insgesamt bitte ich alle drei noch einmal darauf einzugehen, inwieweit Sie glauben, dass dieses Gesetz tatsächlich zu weniger Bürokratie führt, wie es die Landesregierung versprochen hat, oder ob es nicht mindestens in einer Übergangszeit - vielleicht bis 2011, 2012 - sogar zu mehr Bürokratie führt.

Letztlich geht es um die Frage, wie Sie die Rolle der Regionalräte bei der zukünftigen Umsetzung des Gesetzes bewerten.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Dr. Kuhn, meine Frage bezieht sich auch auf die Mitwirkung der Kommunen. Sie hatten das Landesnetz angesprochen. Ich habe das Gesetz so verstanden, dass das Landesnetz einvernehmlich zwischen Kooperationsräumen und Landesgesetzgeber, sprich: Verkehrsausschuss, festgelegt werden sollte. Haben Sie sich schon einmal Gedanken darüber gemacht, wie es weitergeht, wenn das Einvernehmen bei der Festlegung nicht zustande kommt, bzw. gehen Sie umgekehrt davon aus, dass die Interessen zwischen den drei Kooperationsräumen einerseits und dem Landesgesetzgeber andererseits von vornherein so nah beieinander sind, dass es sicher zu einer einvernehmlichen Regelung und Festlegung kommen wird?

Für den Fall, dass Sie nicht davon ausgehen, dass das sicher ist, wie könnten Sie sich eine Wahrung der Interessen des Landkreistages bzw. der Kommunen vorstellen, damit Sie nicht in eine Situation geraten, die im Zusammenhang mit dem Landesnetz nicht per se Einvernehmen erzielt?

Herr Dr. Kuhn, Sie haben auch das Thema der sonstigen Förderung angesprochen und betont, dass erstens die Höhe wichtig ist, zweitens das, was inhaltlich damit verbunden ist, und dass sie drittens nicht einer Revision unterliegen kann. Gehört das aus Ihrer Sicht ebenfalls zu den Prämissen? Sie haben das in Ihrem Beitrag mehrfach begrüßt,

aber dann Prämissen aufgebaut, von denen Sie nicht gesagt haben, ob sie erfüllt sind bzw. wie sie erfüllt werden sollten.

Zum Schluss möchte ich alle drei kommunalen Spitzenverbände ansprechen, insbesondere den Städtetag. Herr Mietzsch, Sie haben in Ihrer Stellungnahme folgende Schlussbemerkung gemacht:

„Überdies hat das Land mit dem vorliegenden Gesetzentwurf die Chance verpasst, die organisatorischen Grundlagen des ÖPNV in NRW in einer - wie angekündigt - kommunalfreundlichen Art und Weise zu reformieren. Statt echter Pauschalierung und Dezentralisierung droht vielmehr die Schaffung neuer Verwaltungsstrukturen und damit schlimmstenfalls von Doppelzuständigkeiten.“

Sehen Sie den jetzigen Gesetzentwurf insgesamt als eine Verbesserung oder eine Verschlechterung an? Bei dieser Kritik müssten Sie eigentlich von einer Verschlechterung ausgehen. Ich bitte Sie, das noch einmal so zu verdeutlichen, damit sich die Verunklärung, die eben möglicherweise durch den Vertreter des Landkreistages eingetreten ist, der sich auf eine Einigkeit mit dem Städte- und Gemeindebund und dem Städtetag berufen hat, auflöst.

Heinz Sahnen (CDU): Von allen drei Verbänden wurde das Stichwort der Pauschalierung angesprochen, allerdings mit unterschiedlichen Bewertungen. Gerade Herr Dr. Kuhn sah hier große Chancen zum Beispiel bei der Flexibilität. Herr Mietzsch, Sie sahen in der Pauschalierung zumindest in Teilen erhebliche Probleme und haben das am Beispiel der Fahrzeugförderung deutlich gemacht. Welche Alternativen würden Sie vorschlagen?

Dieter Hilser (SPD): Herr Dr. Kuhn, wenn Sie sagen, dass die drei neuen Zweckverbände eine Aufgabenteilung unter sich vornehmen sollen, dass es zu einem Delegationsprinzip zwischen diesen Ebenen und auch der Landesebene kommen soll, dann erinnert mich das an dreistufige Behörden in anderen Bereichen. Würden Sie vor diesem Hintergrund sagen, dass der Gesetzentwurf tatsächlich zum Bürokratieabbau beiträgt?

Ich frage alle drei kommunalen Spitzenverbände: Sehen Sie im Gesetzentwurf an irgendeiner Stelle Aussagen zur nachhaltigen Sicherung der Qualität im öffentlichen Personennahverkehr?

Vorsitzender Wolfgang Röken: Es gibt zurzeit keine weiteren Nachfragen mehr. - Da Fragen an alle drei kommunalen Spitzenverbände gestellt wurden, rufe ich zunächst Herrn Mietzsch auf.

Oliver Mietzsch (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Herr Becker, es ist im Moment eine Verschlimmbesserung. Das heißt, man schlägt in guter Absicht - Pauschalierung - im Moment Strukturen vor, die im Ergebnis teilweise zu Verdoppelungen von Bürokratie und vor allem - wie Herr Prof. Stürer geschrieben hat - zu Wertungswidersprüchen im Gesetz führen. Man hat zum Beispiel im Landesplanungsgesetz keine Änderungen bei den Kompetenzen der Regionalräte vorgenommen, entzöge ihnen aber durch das

ÖPNV-Gesetz gleichzeitig im gesamten Bereich der Investitionsförderung für den straßengebundenen ÖPNV einen großen Teil ihrer Verantwortlichkeit.

Das ist ein Widerspruch, zu dem wir einen Lösungsvorschlag gemacht haben. Pauschalierung sollte in dem Bereich bedeuten, dass die Verantwortung dort bleibt, wo sie bisher mit Erfolg wahrgenommen wurde, also bei den Bezirksregierungen bzw. den Regionalräten. Insofern würde ich Ihre Frage mit Verschlimmbesserung beantworten wollen.

Zu der Frage von Herrn Sahnen, was Alternativen zu der Verpflichtung angeht, dass 80 % der bisherigen Mittel der Fahrzeugförderung zwar in einer Pauschale bei uns ankommen, wir diese aber gleich an die Verkehrsunternehmen weiterleiten sollen, würde ich das Wort gerne an den Kollegen Dr. Sarikaya aus Köln weitergeben, der Ihnen aus seiner Stadt schildern kann, was bisher mit der Fahrzeugförderung geschehen ist. Die Sorge, die immer im Raum steht, dass die Aufgabenträger diese Mittel vereinnahmen und damit alles Mögliche machen, nur keinen ÖPNV, war bisher schon nicht real; es steht im Gesetz, was mit den Mitteln zu geschehen hat.

Insofern brauchen wir keine Prozentzahlen. Wenn man pauschaliert und Aufgaben und Ausgaben verantwortlich zusammenführt, muss man auch den Aufgabenträgern die Verantwortung geben und nicht sagen: So richtig trauen wir uns aber nicht.

Dr. Mehmet H. Sarikaya (Städtetag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! In der bisherigen Praxis der Fahrzeugförderung bekommen wir im Verkehrsverbund Rhein-Sieg für Köln Mittel in der Größenordnung von etwa 13 Millionen Euro pro Jahr. Diese Mittel werden von uns als Aufgabenträger zweckgebunden für die Beschaffung von Fahrzeugen oder für andere Investitionen verwendet. Wir konnten in der Vergangenheit in Abstimmung mit den lokalen Verkehrsunternehmen die Fahrzeugstruktur modernisieren, ein Beispiel ist die Nachrüstung von Rußpartikelfiltern im Zusammenhang mit der Diskussion um den Luftreinhalteplan.

Wir sind in der Verantwortung und fühlen uns auch dafür verantwortlich. Seit etwa zehn Jahren setzen wir dies in der Praxis verantwortungsvoll um.

Roland Thomas (Städte- und Gemeindebund NRW): Herr Wißen, Herr Becker, Sie geben mir die Gelegenheit, auf einen Punkt zu sprechen zu kommen, den ich bislang deshalb nicht angesprochen habe, weil er sich bereits aus den gemeinsamen Stellungnahmen ergeben hatte.

Zu der Frage der Zweckverbände: Wir haben in unserem Präsidium vor einem guten Vierteljahr bereits über erste Überlegungen diskutiert und gesagt, dass sich die bisherige Organisationsstruktur und das bisherige Organisationssystem bei SPNV und ÖSPV grundsätzlich bewährt haben. Die Frage der neun Zweckverbände mit allen Vor- und Nachteilen, die Ihnen bekannt sind, und eine zwingende Notwendigkeit, an dieser Schraube zu drehen, wurde seitens des Städte- und Gemeindebundes nicht gesehen.

Jetzt sind wir einige Monate weiter und diskutieren heute über einen Regierungsentwurf, über konkrete Formulierungen und Lösungsvorschläge. In diesem Zusammenhang - eine Stufe weiter - haben wir uns Gedanken darüber gemacht, ob man nicht auch eine Stärkung der - ich bitte, das nicht falsch zu verstehen - „Restregion“ Westfa-

len, aus der ich selbst komme, gegenüber den beiden anderen großen Verbänden hinbekommt und darin etwas Positives sieht. Darum ging es mir bei den Äußerungen. Dass das sehr schwierig ist und dass die bisherigen Strukturen gerade die unterschiedlichen Bedürfnisse und Nachfragesituationen abgebildet haben, will ich damit nicht infrage stellen.

Das gibt mir die Möglichkeit, zur Frage der Bürokratie und Pauschalierung Stellung zu nehmen: Wir sind der Auffassung, dass Pauschalierung zu Bürokratieabbau führen kann. Das ist zunächst einmal eine grundsätzliche Aussage. Dann stellt sich die Frage: Wie wird es konkret gemacht? Das ist im Moment kaum abzuschätzen. Anhand dessen wird sich auch die Frage beantworten lassen, wie viel mehr oder weniger Bürokratie dadurch generiert wird.

Wir haben im Präsidium auch darüber diskutiert, ob es überhaupt notwendig ist, ein neues Gesetz zu formulieren und darauf hingewiesen, dass durchaus etwas dafür spricht, zunächst einmal die weiteren Entwicklungen auf der EU- und auch auf der Bundesebene nicht nur in Bezug auf die Finanzierung, sondern auch in Bezug auf PBefG und andere Dinge abzuwarten. Auch hier ist die Zeit weiter fortgeschritten. Wir haben einen konkreten Entwurf, über den wir diskutieren. Deshalb macht es keinen Sinn, die Grundsatzfragen noch einmal aufzuwerfen.

Dr. Marco Kuhn (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Zunächst war die Frage zum SPNV-Netz, Stichwort: Einvernehmen, aufgeworfen worden. Der Gesetzentwurf sieht in § 7 Abs. 4 vor, dass das Einvernehmen mit den Zweckverbänden - also den drei neuen Zweckverbänden - herzustellen ist. Auch diese drei neuen Zweckverbände - ich lasse unsere Grundkritik einmal außen vor - sind kommunale Einrichtungen, so sie irgendwann kommen. Im Gesetzentwurf ist ebenso vorgesehen, dass die interne Ausgestaltung der drei neuen Zweckverbände letztendlich Sache der kommunalen Seite ist.

Von daher sehen wir sehr wohl die Möglichkeit, hier durch entsprechende Regelungen Einfluss zu nehmen, sodass nicht nur die Mitsprache der kommunalen Seite, sondern auch deren Entscheidungsmöglichkeit und Entscheidungsrecht hinreichend gesichert sind. Wenn einer der Beteiligten nicht sein Einvernehmen erklärt, kann die Regelung so nicht auf den Weg gebracht werden. Der Begriff Einvernehmen ist ein Terminus technicus.

Zum Bürokratieabbau: Wenn man sich die bestehenden Förderungen im Bereich des straßengebundenen ÖPNV ansieht, die Vielzahl der Fördertöpfe, der Aufwand, der betrieben werden muss, um etwa im Bereich der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr die notwendigen Berechnungen anzustellen, dann muss man zu dem Ergebnis kommen, dass die auf den Weg gebrachte Pauschalierung der richtige Weg ist und zu einem nachhaltigen Bürokratieabbau führen wird. Davon sind wir fest überzeugt.

Auch im Bereich des SPNV - die Konstellation von drei und neun Zweckverbänden ist angesprochen worden - sehe ich dann keine zusätzliche Bürokratie, wenn im Gesetz die Möglichkeit eingeräumt wird, die von mir angesprochene Arbeitsteilung zu finden, wenn also keine Doppelstrukturen geschaffen werden. Das ist nur über eine entsprechende Regelung im Gesetz möglich.

Zum Stichwort Nachhaltigkeit: Ich gehe davon aus, dass die kommunalen Aufgabenträger, die zusätzliche Gestaltungsspielräume gewinnen, sehr wohl mit diesem Thema umzugehen wissen. Dazu bedarf es keiner zentralen Landesvorgaben. Es können unterstützende Hilfen geleistet werden, aber die Aufgabenträger sind in der Verantwortung.

Zu der sonstigen Förderung: Im Hinblick auf § 14 des Gesetzentwurfs sehen wir in der Tat noch Klärungsbedarf. Wir haben zu dem Zeitpunkt, als uns der Gesetzentwurf vorlag, eine Gesamtabwägung vornehmen müssen. Wohl wissend, dass hier noch Klarstellungs- und Klärungsbedarf besteht, hindert uns dies nicht, den Gesetzentwurf insgesamt zu begrüßen, gleichwohl wir die Erwartung haben, dass die Klärungen noch herbeigeführt werden. Viel mehr kann ich Ihnen zum jetzigen Zeitpunkt nicht sagen. Es wird letztlich darauf ankommen, wie der Gesetzgeber im weiteren Verlauf des Verfahrens mit dem von uns angemahnten Klärungsbedarf umgeht.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Dr. Kuhn, Sie begrüßen den Gesetzentwurf und sagen, zu dem Rest könnten Sie noch nichts weiter ausführen. In Bezug auf die Frage des Einvernehmens erklären Sie, was der Terminus technicus bedeutet; das war mir durchaus bekannt. Sie haben nicht auf meine Frage geantwortet, ob Sie sich vorstellen können, dass kein Einvernehmen zustande kommt. Gehen Sie tatsächlich davon aus, dass, wenn ein solcher Fall eintritt und im Gesetz nicht geregelt ist, das ganze Gesetz sozusagen keine Wirkung entfaltet? Davon gehe ich nicht aus.

Müssten Sie dann das begrüßen, was Sie hier vornehm nicht unter den Vorbehalt bestimmter Regelungen stellen wie zum Beispiel in Bezug auf Ihre Kritik bei der sonstigen Förderung, wo Sie nur anmerken, dass Ihre Nachfragen noch nicht beantwortet seien, sodass Sie zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr sagen könnten? Ihre schriftliche Stellungnahme las sich klarer.

Bodo Wißen (SPD): Herr Dr. Kuhn, ich komme auch noch einmal auf das Einvernehmen zurück. Ich sehe ein bisschen die Gefahr, dass das Land als Beteiligter, so es wollte - wir wollen das keinem unterstellen -, dieses Einvernehmen von sich aus sehr lange hinauszögern könnte. Dann würde nach dem Gesetzentwurf § 6 Folgendes eintreten:

„Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium entscheidet abschließend über die zweckmäßige Umsetzung des SPNV-Netzes gemäß § 7 Abs. 4, wenn eine Einigung zwischen den beteiligten Zweckverbänden hierüber nicht zustande kommt.“

Ich sehe schon die Gefahr, dass es das Land, das mitunter andere Interessen als die Zweckverbände und auch beispielsweise die Kreise, Städte und Gemeinden hat, auf eine Eskalation ankommen lassen könnte, um dann letztlich zu entscheiden. Sehen Sie diese Gefahr auch?

Darüber hinaus möchte ich wissen, ob es vor diesem Hintergrund sinnvoll war, eine vermittelnde Instanz, wie es sie zumindest der Idee nach einmal gegeben hat, nämlich die Agentur Nahverkehr, bei der das Land mit den Zweckverbänden am Tisch saß, abzuschaffen. Man hätte diese Agentur - oder wie immer sie heißen mag - alternativ auch

mit einer etwas anderen Organisation ausstatten können, um die Interessen zu bündeln.

Dr. Marco Kuhn (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Ich will das, was wir gesagt haben, nicht relativieren, will das Thema sonstige Förderung aber auch nicht überbewerten. Wir haben eine Gesamtabwägung vorzunehmen. Es gibt Punkte in diesem Gesetzentwurf, die wir außerordentlich begrüßen - Stichwort: Pauschalierung -, es gibt andere Punkte, die wir nicht gut finden. Mehr kann ich an der Stelle nicht sagen. Es wird letztlich darauf ankommen, wie mit dem Klarstellungsbedarf, den wir bezogen auf § 14 angemeldet haben, im weiteren Gesetzgebungsverfahren umgegangen wird. Dann werden wir eine neue Gesamtabwägung vorzunehmen haben. Unsere Abwägung ist zum jetzigen Zeitpunkt unter dem Strich überwiegend positiv.

Zum Thema Einvernehmen: Ich habe schon die Erwartung - das mag in Ihren Augen naiv sein -, dass sich die Beteiligten auf eine gemeinsame Linie verständigen werden, dass der von Ihnen skizzierte Fall einer „Eskalation“ nicht eintreten wird, dass auch das Land nicht das Interesse hat, die Beteiligten gegeneinander ausspielen. Ich glaube, dass das Land alle Regionen im Blick hat und deshalb daran interessiert ist, das Einvernehmen herzustellen.

Für den Fall, dass es nicht dazu kommen sollte, was ich nicht glaube, bleibe ich dabei: Dann würde es dazu kommen, dass der SPNV-Plan, um den es hier geht, so nicht festgestellt werden kann. Es müsste im Extremfall vor Gericht geklärt werden, wie man mit einem solchen Fall umgeht. Noch einmal: Ich glaube nicht, dass der Fall eintreten wird, sondern gehe davon aus, dass alle Beteiligten ein echtes Interesse daran haben, das Einvernehmen herzustellen.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Damit schließen wir die erste Runde ab. - Ich rufe nun für den VDV Nordrhein-Westfalen Herrn Walter Reinarz auf.

Walter Reinarz (VDV Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf mich zunächst im Namen der ca. 100 Verkehrsunternehmen, die der VDV in Nordrhein-Westfalen repräsentiert, dafür bedanken, dass wir unsere Stellungnahme abgeben können. Wir begrüßen ausdrücklich, dass eine Novellierung des ÖPNV-Gesetzes NRW durchgeführt wird, haben aber gleichwohl einige Fragen, die sich auf der Grundlage des jetzigen Gesetzentwurfs ergeben.

Uns geht es ausschließlich um die Interessen des Fahrgastes. Insbesondere hinsichtlich § 45a des Personenbeförderungsgesetzes und der Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr haben wir einige Besorgnisse. Diese hängen damit zusammen, dass in der Vergangenheit gerade im ländlichen Raum erst durch die Zahlungen, die den Verkehrsunternehmen aus § 45a zugeflossen sind, ein ausreichendes ÖPNV-Angebot gestaltet werden konnte. Wenn dies zukünftig nicht mehr der Fall ist, könnten einige Bereiche negativ betroffen sein, insbesondere die Schülerbeförderung mit den derzeit zum Teil durchgeführten Linienerkehren. Wir haben einmal errechnet, was es bedeuten könnte, wenn diese nicht mehr vollständig nach § 45a gefördert würde, wie es heute der Fall ist: Das könnte dazu führen, dass ca. 58 % aller bisherigen Liniengenehmigungen

wieder zu einem freigestellten Schülerverkehr umgewandelt werden müssten mit der Folge, dass insbesondere im ländlichen Raum nicht alle Fahrgäste in Omnibussen unterwegs sein könnten.

Des Weiteren wäre das Schülerticket gefährdet, das gerade aus einer solidarischen Finanzierung aus drei Bausteinen besteht. Insbesondere dort fließen die Mittel nach § 45a ein. Wenn dies nicht der Fall wäre, würden wir zu einer Verteuerung des Erfolgsmodells Schüler- oder Schokoticket, wie es im VRR heißt, kommen, was mit Sicherheit nicht im Sinne der Gesamtverkehrsnachfrage ist.

Gleiches gilt für das Semesterticket. Auch dort ist eine entsprechende Kofinanzierung durch die Mittel aus § 45a vorgesehen. Dann wären die Preise eventuell höher, und es würde sich das Problem stellen, dass es nicht mehr adäquat wäre, eine Abnahme durch alle Studenten vorzusehen.

Aus diesen Gründen bevorzugen wir auch über das Jahr 2010 hinaus eine eigenständige landesweite Regelung, die eine ausbildungsverkehrsspezifische Finanzierung darstellt, auf der Grundlage der entstehenden Kosten ermittelt wird und einen unmittelbaren Rechtsanspruch der Verkehrsunternehmen gegenüber dem Land gewährleistet. Ansonsten könnten wir zum einen beihilferechtlich Schwierigkeiten bekommen, weil viele unserer Verkehrsunternehmen zwischenzeitlich Betreuungsregelungen geschlossen haben, zum anderen gäbe es Probleme mit der Qualifizierung im handelsrechtlichen Sinne.

Gestatten Sie mir, dass ich insbesondere auf die Pauschalen für den ÖPNV eingehe. Die von den kommunalen Vertretern dargestellten Problembereiche waren in der Vergangenheit - das gebe ich unumwunden zu -, zum Beispiel in Köln, durchaus im Sinne der Verkehrsunternehmen und Fahrgäste geregelt. Wir müssen allerdings ein Gesetz auf den Weg bringen, das für ganz Nordrhein-Westfalen gilt. Dort haben wir zum einen eine sehr heterogene Struktur. Zum anderen machen wir ein Gesetz nicht für die Vergangenheit, sondern für die Zukunft und müssen diese Gegebenheiten berücksichtigen.

Gegenwärtig werden Aufgabenträgerpauschalen in Höhe von 8,1 Millionen Euro jährlich gezahlt. Wenn zukünftig die 20-%-Regelung greifen würde, würde im ersten Schritt zumindest die Möglichkeit bestehen, dass 22 Millionen Euro nicht beim Fahrgast ankommen. Ab dem Jahr 2011 wäre es sogar möglich, dass 48 Millionen Euro nicht den Verkehrsunternehmen und damit den Fahrgästen zur Verfügung stehen.

Wir haben dies einmal auf einzelne Verkehrsunternehmen umgerechnet; ich will es an drei Beispielen klarmachen: Für ein großstädtisches Unternehmen mit Stadtbahn und Bus ergäben sich pro Jahr Einnahmeverluste in Höhe von etwa 3,1 Millionen Euro, für ein großstädtisches Unternehmen nur mit Busverkehr 1,2 Millionen Euro und für ein ländliches Unternehmen ausschließlich mit Busverkehr etwa 1,4 Millionen Euro, die weniger zur Verfügung ständen.

Wir haben auch die Sorge, dass im Land ein Flickenteppich entsteht, wenn es keinen einheitlichen Katalog der Schülerbeförderung mehr gibt, wie er bis heute in § 45a PBefG bzw. § 6 AEG gegeben ist. Vor diesem Hintergrund möchten wir sichergestellt wissen, dass zukünftig der unmittelbare Rechtsanspruch für die Verkehrsunternehmen gewährleistet ist.

Hinsichtlich der Kooperationsräume sehen wir die Gefahr einer zusätzlichen Bürokratie, wenn nicht ausgeschlossen ist, dass die Mittel von den drei Zweckverbänden an weitere darunter befindliche neun Zweckverbände weitergegeben werden können, was nicht im Sinne der Fahrgäste sein kann. Hier muss sichergestellt werden, dass die Aufgaben so wahrgenommen werden dürfen, wie es die Kommunen für sich in Anspruch nehmen, dass aber keine Mittel aus diesem Bereich dort unmittelbar zur Verfügung gestellt werden.

Ich fasse aus Sicht des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen zusammen: Wir sind grundsätzlich für den Gesetzentwurf, so wie er auf den Tisch gebracht worden ist, haben aber einigen Klarstellungsbedarf im Bereich des § 45a hinsichtlich der Pauschalierung der Mittel und stellen die Frage nach den Kooperationsräumen.

Prof. Dr. Hermann Zemlin (Stadtwerke Bonn): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bedanke mich für das Rederecht. Es wird Sie nicht verwundern, dass ich meinem Vordredner, dem Landesgruppenvorsitzenden des VDV, in allen Punkten zustimme; die Stadtwerke Bonn sind Mitglied in diesem Verband. Das, was von dort vorgetragen wurde, ist vernünftig.

Ich möchte nur einen Punkt noch verstärken dürfen, und zwar den der Schülerbeförderung. Sie alle wissen: Ohne die Mittel nach § 45a hätten wir im ländlichen Raum einen sehr viel schlechteren Nahverkehr - nicht unbedingt für die Schüler, es müsste dann freigestellten Schülerverkehr geben, den die Kommunen bezahlen müssten, aber für die allgemeine Bevölkerung, die heute auf diesen Linien mitfahren kann.

Bei den Ausgleichsleistungen, die Herr Reinarz schon angesprochen hat, liegen mir ganz besonders das Schüler- und das Semesterticket am Herzen. Der Herr Vorsitzende wird sich noch erinnern, welche Schwierigkeiten es gegeben hat, als wir beide vor vielen Jahren das Semesterticket erfunden und im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eingeführt haben, wie viele Klagen vor Gericht es gegeben hat und wir es doch durchgesetzt haben. Wenn man die Mittel nach § 45a einschränken würde, würde das Semesterticket in vielen Universitätsstädten in sich zusammenfallen. Wir haben heute schon Preise, die gerade an der Grenze liegen, bei der die ASten das noch mitmachen.

Ähnlich ist es beim Schülerticket. Das ist auch ein echtes Erfolgsmodell - nicht weil es auch einmal von mir eingeführt worden ist, sondern generell. Wir haben das Semesterticket in fast allen Hochschulen eingeführt, das Schülerticket gibt es fast landesweit, und sogar in Südwestfalen werden wir es jetzt einführen. Das ist ein Riesenerfolg. Diese Fahrmöglichkeiten dienen nicht nur der Bequemlichkeit, sondern vor allem der Sicherheit der Schüler.

Wenn man bei § 45a mit weiteren Einschränkungen rechnen müsste, wäre sowohl das Semester- als auch das Schülerticket ernsthaft gefährdet. Diese Gefahr sehe ich ab 2011, wenn man die Pauschalierung des § 45a, die ich grundsätzlich begrüße - das, was bis 2010 passiert, ist sicher vernünftig, in dem Bereich brauchen wir Bürokratie auf beiden Seiten -, in die allgemeine Pauschale überführt und die Möglichkeit gibt, hiervon 20 % anderweitig zu verwenden. Dann würde viel zu wenig übrig bleiben und das Schü-

ler- und Semesterticket, das eigentlich parteiübergreifend sehr befürwortet wird, gefährdet.

Deswegen ist mein Appell: Lassen Sie § 45a in einer Pauschalierung, aber als eigenen Fördertatbestand, der bei den Unternehmen auch ankommen muss. Lassen Sie für diesen Bereich keine Mittel abzweigen.

Ich will nicht bestreiten, dass die Aufgabenträger mit dem Geld auch andere wesentliche und wichtige Aufgaben durchführen können. Nur, es sind Aufgaben, die den Fahrgast anders berühren als das Angebot selbst. Es gibt Städte, ich lebe selber in einer solchen, die aus den ÖPNV-Mitteln zum Beispiel wunderschöne Dächer auf Bushaltestellen gebaut haben. Das ist sicher städtebaulich ein wichtiger Punkt, aber Sie werden verstehen, dass die Verkehrsbetriebe dem Angebot, also der Taktdichte, eine größere Bedeutung beimessen.

Deswegen mein Appell: Lassen Sie die Schüler- oder Ausbildungsbeförderungskosten auch nach 2010 einen eigenen Tatbestand bleiben, vermischen Sie es nicht mit dem Rest. Lassen Sie es möglichst in voller Höhe den Unternehmen zukommen, damit wir nach wie vor insbesondere im ländlichen Raum ein vernünftiges Verkehrsangebot bieten können.

Ich gehe so weit, meinen Appell damit zu schließen, dass ich sage: Wenn Sie das machen, werden es Ihnen unsere Kinder, insbesondere meine Enkel, danken.

Werner von Buchwald (Verkehrsverband Westfalen): Schönen guten Tag, Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Verkehrsverband Westfalen ist ein Zusammenschluss von Kreisen, Kommunen, Kammern, Wirtschaftsunternehmen und Wirtschaftsverbänden aus dem östlichen Ruhrgebiet und dem südwestfälischen Raum, der sich für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsbedienung im Bereich der öffentlichen Verkehrssysteme in der Region einsetzt. Wir haben auch 100 Mitglieder, etwa die gleiche Zahl wie der VDV.

Ausgelöst durch die Kürzung der Bundesregionalisierungsmittel haben wir im vergangenen Jahr einen Arbeitskreis in diesem Verkehrsverband eingerichtet, der sich unter Beteiligung der für unseren Raum zuständigen Zweckverbände VRR, ZRL und ZWS, der Kammern Arnsberg, Hagen, Siegen und Dortmund und verschiedenen Unternehmen der Verkehrswirtschaft und deren kommunalen Vertretern mit den Auswirkungen dieser Kürzungen auf das künftige Schienenverkehrsangebot in der Region befasst und dabei auch die Fragen des ÖPNV-Gesetzes, die damit in gewissen Wirkungszusammenhängen stehen, diskutiert hat. Wir haben daraus vor einigen Wochen ein Sieben-Punkte-Thesepapier verabschiedet, den Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Landtags zugeleitet und intensive Gespräche hierüber geführt.

Insofern sind wir wieder beim Thema, und ich möchte mich zunächst mit dem Fragenkatalog befassen:

Frage 1 befasst sich mit den positiven Auswirkungen, den Verbesserungen, die die ÖPNV-Gesetzesnovelle erreichen will und soll. Der Verkehrsverband Westfalen ist der Auffassung, dass man diese Frage sehr wohl differenziert betrachten muss. Das hängt nicht zuletzt davon ab, wie man die bisherige Wirkungsweise der vorhandenen Struktu-

ren für den Fahrgast beurteilt. Wir haben in unserem Verbandsgebiet die Erfahrung gemacht, dass auch kleine Einheiten sehr effizient arbeiten können.

Mit hoher Kreativität arbeitet zum Beispiel der Zweckverband Ruhr-Lippe, der es mit einer hohen Kundenorientierung und einer realistischen Ausrichtung des finanzierbaren Angebots auf die Bedürfnisse der Menschen unserer Region geschafft hat, ein gutes System aufzubauen, wobei er in besonders hohem Maße bereits Effizienzgewinne durch die Umsetzung einer größeren Zahl von Ausschreibungen realisieren konnte. Dabei zeigte sich stets, dass Regions- und Ortsnähe eines kleinräumig tätigen Verbands nicht von Schaden sind. Hier wird Verkehrsplanung mit Bodenhaftung gemacht.

Nach dem neuen ÖPNV-Gesetz wird nun über diesen und vier andere Zweckverbände ein gemeinsamer Dachverband gelegt, unter dem man sich zusammenfinden muss. Das ermöglicht - das ist das Positive - Synergieeffekte, arbeitsteilige Spezialisierungen auf unterschiedliche Aufgaben im Personalbereich der bisherigen Zweckverbände und vielleicht auch weitere Optimierungsmöglichkeiten bei den Planungen der Verkehrsangebote gerade in den Grenzbereichen zwischen diesen Verbänden.

Allerdings besteht die Gefahr - das darf man nicht negieren -, dass dies erkauft wird mit dem Verlust der Ortsnähe, einer bisherigen Stärke, und vielleicht auch der regionalen Identifikation in diesem Großverkehrsverbund Westfalen, der flächenmäßig - das darf man sich vor Augen halten - immerhin dreimal so groß sein wird wie der heutige VRR. Ob sich bei einer solchen Konstruktion unter dem Strich für den Fahrgast zumindest kurzfristig Vorteile ergeben, bleibt abzuwarten. Entscheidend wird dabei sein, wie schnell es gelingt, die alten Strukturen unter dem neuen Dach zu einer reibungslosen Zusammenarbeit zu bringen, ohne dabei den Vorteil der bisherigen Bodenhaftung zu verlieren.

In Westfalen steht sicherlich das größte Problem der Bewältigung an. Nichts gegen den VRR, aber er hat ein leichteres Spiel, sich dem Niederrheinischen Verkehrsverbund integrativ zu nähern. Gleiches gilt für den VRS und den Aachener Verkehrsverbund. Die fünf bisher eigenständigen Verkehrsverbände in Westfalen mit einer eigenständigen Kultur, landsmannschaftlich durchaus unterschiedlich, unter einem Dach zusammenzubringen, ist sicherlich die schwierigste Aufgabe bei der Neugestaltung der drei Räume.

Die zweite Frage befasst sich mit dem Thema der Übergangstarife. Man sollte positiv erwähnen, dass das Problem der Übergangstarife mit der Schaffung des NRW-Tarifs zumindest tendenziell Linderung erfahren hat; das war ein guter Schritt. Es gibt allerdings nach wie vor Probleme - weniger im Bereich des Übergangs zwischen den Tarifen der Verbandsstrukturen im ländlichen Raum Westfalens, also zum Beispiel zwischen dem ZRL und dem ZWS, sondern im Übergang zum VRR. Das liegt an den etwas anderen Tarifstrukturen und vielleicht auch an anderen Subventionsgraden der dortigen Tarife.

Dieses Problem bleibt uns auch nach der Lösung des ÖPNV-Gesetzes erhalten. Für den neuen Gesamtverkehrsverbund Westfalen wird es an den gleichen Grenzen auftreten wie früher bei den Einzelverbänden. Da sehe ich im Moment noch keine Lösung.

Zur Schülerbeförderung und ihren Auswirkungen auf das Semester- und Schokoticket möchte ich nichts sagen.

Das mir eigentlich wichtige Thema der Auswirkungen auf die ÖPNV-Leistungen im Straßenverkehr im ländlichen Raum ist bereits vom VDV sehr gut dargestellt worden; darauf kann ich auch verzichten.

Kommen wir also zu dem Thema des landesbedeutsamen Netzes. Es ist durchaus nachvollziehbar, dass das Land Nordrhein-Westfalen ein Interesse daran hat, durch die Festlegung eines landesbedeutsamen Schienenpersonennahverkehrsnetzes die Bedienung wichtiger Streckenrelationen in diesem Land mit ausreichend hohen Qualitätsstandards sicherzustellen. Das ist ein durchaus legales Interesse und immer noch eine weniger durchgreifende Lösung als in anderen Bundesländern, wo man gleich so weit geht, Landeseisenbahngesellschaften zu kreieren. Das wollen wir hier sicherlich alle nicht.

Für den Verkehrsverband Westfalen ist es allerdings von großer Bedeutung, dass das landesbedeutsame Netz nicht nur aus den Interessen der Ballungsräume an Rhein und Ruhr heraus definiert wird, sondern dass auch die Zulaufstrecken aus den ländlichen Regionen in die Ballungsräume integriert werden. Vor diesem Hintergrund begrüßen wir die bisherige Regelung. Ich hoffe, dass sie umgesetzt werden kann, dass dies im Einvernehmen zwischen dem Land und den Zweckverbänden geschieht, weil das auch sicherstellt, dass es zu einem entsprechenden Interessenausgleich aller Teilregionen kommt.

Wichtig wäre mir noch, dass sich beim Land die Erkenntnis durchsetzt, dass bei in den kommenden Jahren möglicherweise anstehenden Kürzungen des SPNV-Angebots auch die Strecken des landesbedeutsamen Netzes nicht grundsätzlich unantastbar sind. Es muss bei Sparzwängen möglich sein, auch die eine oder andere RE-Leistung im landesbedeutsamen Netz in Schwachlastzeiten auszusetzen, um dafür hoch belastete Verkehre zu Starklastzeiten mit einer Regionalbahn im ländlichen Raum zu erhalten.

Wichtig ist auch, dass wir bei der Definition der Qualitätsstandards für das landesbedeutsame Netz nicht überziehen. Das kostet Geld, das zulasten der Verkehre in anderen Regionen gehen würde.

Zur Frage der Kriterien für ein landesbedeutsames Netz möchte ich nichts sagen. Wenn der Gedanke des Einvernehmens tatsächlich gelebt wird, sehe ich nicht das Problem, dass es zu unterschiedlichen Interessenberücksichtigungen der Teilregionen dieses Landes kommt. Die Vertreter im Landtag und auch der Zweckverbände werden dafür sorgen, dass es zu einem ausgeglichenen System kommt.

Zur Zuständigkeit im Sinne der IGVP für Fragen des ÖPNV: Auf das Stürer-Gutachten, das vom Regionalrat bei der Bezirksregierung Arnsberg in Auftrag gegeben worden ist, ist bereits hingewiesen worden. Fachlich-inhaltlich, also losgelöst von der juristischen Frage, ist durchaus die Frage berechtigt, ob es für eine integrative verkehrsübergreifende Konzeptentwicklung sinnvoll sein kann, die Zuständigkeit für den Individualverkehr an anderer Stelle aufzuhängen als für den öffentlichen Verkehr. Hier scheint mir ein gewisses Nachdenken, wie man das vernünftig verzahnt, dringend angesagt zu sein.

Zu den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNV-Gesetz: Natürlich wäre es besser, sie wären schon bekannt. Das eine oder andere Problem, das wir mit der Auslegung von Pa-

ragrafen haben, die auch durch die Begründung nicht hinreichend erläutert werden, könnten wir dann sicherlich klarer beurteilen.

Lassen Sie mich noch zwei Anmerkungen zu Themen machen, die nicht im Fragenkatalog stehen, die teilweise schon angesprochen worden sind. Zur Problematik der Altverträge aus den bisherigen Zweckverbänden: Es bedarf hier nach Auffassung des Verkehrsverbandes Westfalen einer Regelung, die die Rechte und Pflichten aus den Altverträgen bei den bestehen bleibenden alten Zweckverbänden belässt, wobei wir eine Möglichkeit sowohl über eine entsprechende Anpassung des Gesetzestextes als auch über eine eindeutig klarstellende Regelung im Begründungstext sehen.

Allerdings haben Überlegungen, hier vielleicht noch nachzubessern, bei den fünf westfälischen Zweckverbänden ein Schreiben an den Landesverkehrsminister ausgelöst, dass ihnen entsprechende Änderungsvorschläge nicht reichen, dass die Gesamtverantwortlichkeit der Altverträge insbesondere inklusive der Mittelbewirtschaftung des Vertragsmanagements weiter bei den bisherigen Zweckverbänden bleiben soll. Die Konsequenz wäre, dass die neu gebildeten großen Dachverbände zunächst für den Zeitraum nach der Zusammenlegung nur Mittelweiterleitungsstellen sind und erst peu à peu im Rahmen von neuen Vertragswerken zunehmend an Einfluss und Zuständigkeit gewinnen würden.

Ob das im Sinne des Gesetzgebers ist und sich mit den Vorstellungen deckt, die er mit § 5 ÖPNVG verbunden hat, wage ich nicht abschließend zu beurteilen. Der Verkehrsverband Westfalen hält es für wichtig, dass die Zweckverbände und das Land möglichst schnell zu einer einvernehmlichen Regelung kommen.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Herzlichen Dank, Herr von Buchwald. - Wir treten jetzt wieder in eine Fragerunde der Abgeordneten ein. Herr Becker hat mich gerade darüber informiert, dass er noch eine Frage an Herrn Dr. Kuhn hat. Dann ziehen wir das vor.

Horst Becker (GRÜNE): Vor dem Hintergrund der Stellungnahmen des VDV und von Herrn Zemlin, die beide noch einmal auf die drastischen Auswirkungen für den ländlichen Raum für den Fall der Streichung der Mittel nach § 45a ab 2011 hingewiesen haben, halte ich das für angebracht.

Herr Kuhn, schließen Sie sich den Stellungnahmen des VDV und von Herrn Zemlin in Bezug auf die Auswirkungen eines eventuellen Wegfalls der Mittel nach § 45a ab 2011 an, oder schätzen Sie das anders ein?

Dr. Marco Kuhn (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender, Herr Becker, wenn Sie einverstanden sind, würde ich dazu das Wort gerne an Herrn Oberwörmeier weitergeben, der die Frage aus der Praxis viel besser beantworten kann. Um es vorwegzunehmen: Wir können uns dem, was der VDV an der Stelle gesagt hat, nicht anschließen.

Achim Oberwörmeier (Landkreistag Nordrhein-Westfalen): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Aus Sicht eines Aufgabenträgers aus dem ländlichen Raum

habe ich es bisher so aufgefasst, dass die Mittel nach § 45a dem ÖPNV nicht komplett entzogen werden, sondern sie werden dem ÖPNV unter einem anderen Titel eigentlich garantiert. Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, nämlich des starken Verlustes von Schülern, der im ländlichen Raum bis zum Jahre 2020 sicherlich 40 bis 50 % beträgt, ist ohnehin davon auszugehen, dass die Mittel nach § 45a nach der derzeitigen Berechnungsgrundlage deutlich absinken werden. Insofern sind wir froh darüber, dass hier Pauschalen die Gesamthöhe der Mittel garantieren.

Wir glauben, dass der Aufgabenträger kein Interesse daran haben kann, den integrierten Verkehr abzuschaffen, dass er den Schülerverkehr und den Bestand an Qualität im Linienverkehr im ländlichen Raum auf der heutigen Berechnungsbasis eher sichern wird.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Zum zweiten Block gibt es zunächst drei Nachfragen. - Herr Sahnen.

Heinz Sahnen (CDU): Herr Reinarz und Herr Prof. Zemlin, welche Indizien sehen Sie dafür, dass sowohl die Schülerbeförderungskosten als auch das Semesterticket möglicherweise eingeschränkt werden sollen?

Ich möchte in dem Zusammenhang ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Politik, wie uns vielfach vorgeworfen wird, in eine andere Richtung geht. Die Überschrift lautet: Stärkung des ländlichen Raums. All das, was Sie dargelegt haben, wäre genau das Gegenteil.

Im Übrigen gibt es eine interessante Broschüre, eine Untersuchung des VRS, in der man den Zusammenhang von demografischen Entwicklungen und Schülerbeförderungsnotwendigkeiten, -kosten etc. dargelegt hat. Das würde das ganze Spektrum schon ein wenig erhellen.

Bodo Wißen (SPD): Herr Reinarz, ist nicht das Besondere an diesem Gesetzentwurf, dass er eine gewisse Zwitterposition hat? Auf der einen Seite wird ein landeshoheitlich definiertes Netz vom Land beansprucht, auf der anderen Seite aber nicht durchgezogen, indem man - wie etwa in Bayern - tatsächlich ein reines Landesnetz mit einer Landesbahn-Gesellschaft schafft. Die Einflussmöglichkeit der Kommunen wird ein Stück weit eingeschränkt, und man bewegt sich mit diesem Gesetz irgendwie in der Mitte. Kann es sein, dass genau das dieses Gesetz so schwierig macht, dass wenig klar ist, in welche Richtung es gehen soll? Ich beziehe mich insbesondere auf Ihre Aussagen zu den Punkten 4 und 5, in denen Sie die Schaffung und Finanzierung des SPNV-Landesnetzes prinzipiell begrüßen.

Herr Zemlin, wie sind Sie als Praktiker mit den bisherigen Kürzungen der Mittel nach § 45a umgegangen, die von Ministerpräsident Rüttgers im Jahr des Kindes ausgerufen wurden, als die Schülerbeförderungskosten gestrichen wurden und sich gleichzeitig Verkehrsminister Wittke zu Protestaktionen gegen Kürzungen aus Berlin hinreißen ließ? Welche Auswirkungen hatte dies auf den ländlichen Raum?

Herr von Buchwald, sind Sie mit mir der Meinung, dass das Hineinfließen der Mittel nach § 45a in einen großen ÖPNV-Topf ab 2011 für den ländlichen Raum möglicherweise doch, wenn es um die Verteilung aus diesem Topf geht, zu Problemen führen könnte? Wir wissen nämlich noch nicht genau, wie diese Kriterien aussehen sollen. Es wird immer einen Kampf zwischen den großräumigen Interessen und einem Landstrich wie ihn etwa Westfalen repräsentiert geben.

Herr von Buchwald, wir haben im westfälischen Raum - ich drücke mich vorsichtig aus - eine etwas andere Ausschreibungskultur, wenn man sie mit der VRS- oder VRR-Politik vergleicht. Wie soll das Ihrer Meinung nach funktionieren? Es wird ein Landesnetz definiert, es werden aber auch noch andere Vertragsverhältnisse bestehen. Gibt Ihnen das Gesetz oder jemand von der Landesregierung eine Antwort hierauf?

Sie haben zu Recht die Koordinierung angesprochen. Es wäre interessant zu erfahren, ob es nicht vonseiten der Landesregierung ein Interesse geben müsste, dass gerade für Westfalen ein Koordinierungsgremium geschaffen wird, da zu befürchten steht, dass die möglicherweise sehr unterschiedlichen Interessen in diesem Raum nicht dazu führen, dass man eine einheitliche SPNV-Politik mit einem hohen Qualitätsanspruch tatsächlich erfüllen kann.

Dieter Hilser (SPD): Herr Prof. Zemlin, ich muss mich noch einmal meiner mathematischen Logik vergewissern. Wenn jetzt angedeutet wird, dass es nach 2011 eventuell nicht zu Kürzungen bei den Mitteln nach § 45a kommt, wenn sie in die Pauschale einfließen, habe ich dann Recht mit der Annahme, dass, wenn bis zu 20 % der Mittel nicht an die Unternehmen weitergeleitet werden, auch die Mittel nach § 45a, selbst wenn sie in voller Höhe in die Pauschale einfließen, unter diese Regelung fallen und damit Teile auf jeden Fall jetzt schon erkennbar nicht mehr zur Verfügung stehen?

Horst Becker (GRÜNE): Herr von Buchwald, Sie haben auch etwas zum Landesnetz gesagt. Sie kennen den Entwurf und damit den jetzigen Vorschlag zu dem, was Landesnetz werden soll. Sind Sie mit diesem Vorschlag einverstanden? Wenn Sie in dieser Form nicht damit einverstanden sind, hätten Sie weitere oder alternative Vorschläge?

Herr Reinarz und Herr Prof. Zemlin, teilen Sie aufgrund dessen, was wir eben von Herrn Oberwörmeier für den Landkreistag gehört haben, die Auffassung des Landkreistages, dass der ab 2011 anstehende Wegfall der Mittel nach § 45a vor dem Hintergrund des demografischen Wandels eher als Vorteil für den ländlichen Raum zu werten ist, wie es dort scheinbar gesehen wird, oder sind Sie nach wie vor der Auffassung, wie Sie es übereinstimmend in Ihren Stellungnahmen dargelegt haben, dass es für den ländlichen Raum, wenn es bei der Änderung bleibt, die man jetzt aus dem Gesetz erkennen kann, eher ein klarer Nachteil werden dürfte?

Vorsitzender Wolfgang Röken: Wir kommen nun wieder zu den Antworten der Sachverständigen. - Herr Reinarz.

Walter Reinarz (VDV Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Ich möchte zunächst auf das eingehen, was Herr Sahnen hinsichtlich der Problematik des § 45 PBefG und des

§ 6 AEG angesprochen hat. Wir müssen hierbei verschiedene Gesichtspunkte berücksichtigen. Zum einen haben wir heute einen unmittelbaren Rechtsanspruch der Verkehrsunternehmen nach einem Bundesgesetz auf Zahlung dieser Mittel. Das wird in einem sehr umfangreichen Verfahren ermittelt. Wenn dies zukünftig einfacher gewährleistet werden wird, so wie es jetzt vorgesehen ist, trägt es zur Entbürokratisierung bei.

Zum anderen müssen wir sehen, dass wir durch die landesweite bzw. bundesweite Regelung in jedem Landkreis, in jeder Stadt die gleichen Vorgaben haben. Das wäre zukünftig nicht mehr der Fall, denn dann müsste gegebenenfalls jeder einzelne Landkreis, jede einzelne Stadt einen entsprechenden Beschluss fassen, dass diese Mittel wieder im Schülerverkehr eingesetzt werden. Das würde zu einem Flickenteppich führen, denn ich kann mir nicht vorstellen, dass das in allen Landkreisen und Räten identisch gesehen wird. Die Struktur im Schülerverkehr wäre also künftig nicht mehr einheitlich. - Punkt 1.

Punkt 2: Diese Mittel werden heute aufgrund der gesetzlichen Grundlage als handelsrechtlicher und nicht als steuerrechtlicher Ertrag gewertet. Wenn sie uns zukünftig unmittelbar zufließen würden, wäre diese Regelung gefährdet, was bedeutet, dass eine zusätzliche Steuerverpflichtung auf die Unternehmen zukommen könnte. Auch das ist ein Punkt, den wir zu verhindern versuchen.

Punkt 3: Es wird immer dargestellt, als ob die Mittel vollständig weitergegeben würden. Ich glaube, das Land ist in seiner gesamten Struktur viel zu heterogen, als dass zu erwarten ist, dass es zu einer landeseinheitlichen Regelung kommen würde.

Hinsichtlich der Frage von Herrn Wißen nach dem landeseinheitlichen Netz möchte ich darauf verweisen, dass wir dies in der Vergangenheit schon immer gehabt haben. Früher haben neun Zweckverbände zusammen mit dem Landesverkehrsministerium über einen Gutachter festgelegt, welche Strukturen im integralen Taktfahrplan vorgesehen werden, und dann sind die entsprechenden Anpassungen mit den einzelnen Zweckverbänden vorgenommen worden. Zukünftig werden es drei und das Land sein, was es wahrscheinlich etwas einfacher macht.

Zu der Frage von Herrn Becker: Ich teile die Auffassung des Landkreistages nicht und glaube, dass die Gründe, die ich vorher genannt habe, nachvollziehbar sind.

Prof. Dr. Hermann Zemlin (Stadtwerke Bonn): Herr Sahnen, Sie haben danach gefragt, woher wir die Befürchtung oder die Sicherheit nehmen, dass die Mittel nach § 45a eingeschränkt werden sollen. Es ist sicherlich nicht erkennbarer Wille der Landesregierung, uns die Gelder wegzunehmen. Wir haben nur gesagt: Wenn diese Mittel in den allgemeinen Topf fließen, von der Aufgabenträgern verwandt werden können wie sie wollen und auch nach Meinung des Landes nur ein Mindestsatz von 80 % überhaupt bei uns ankommen muss, die Verbände aber auch gefordert haben, dass sie keine Verpflichtung eingehen wollen, irgendetwas an die Unternehmen weiterzuleiten, dann besteht schon eine gewisse Gefahr. Von den Verbänden ist hierzu ein Beispiel genannt worden:

Es ist gesagt worden, dass man das Geld auch in wichtige Projekte investieren können möchte, die vielleicht in einem Jahr anstehen. Wir sehen die große Gefahr, dass es

dann heißt, dass die Verkehrsunternehmen für ein großes Bauvorhaben oder eine neue Schienenstrecke auch ein, zwei Jahre ohne die Mittel für die Schülerbeförderung auskommen werden, dass die Förderung des Schülerverkehrs generell zulasten anderer Dinge eingeschränkt wird. Wie ich vorhin schon sagte, können wir die Preise weder für das Schülerticket noch für das Semesterticket erhöhen, ohne dass es einen großen Einbruch geben würde. Das können wir uns nicht erlauben. Herr Padt als Geschäftsführer des Zweckverbands Westfalen-Süd wird Ihnen das bestätigen können.

Damit komme ich zu Ihrer Frage, Herr Wißen, wie wir die bisherigen Kürzungen aufgefangen haben: natürlich zum Teil durch Fahrpreiserhöhungen. Wir sind heute zumindest in Westfalen-Süd bei einem Preis, den einige Gemeinden, wenn wir ihn noch weiter erhöhen würden, nicht mehr mitmachen, sondern wieder freigestellten Schülerverkehr einführen würden. Dann käme der allgemeine Fahrgast, der heute dort mitfahren kann, in große Schwierigkeiten.

Ich unterstelle niemandem, vor allen Dingen nicht dem Gesetzgeber, dass er hier Einschränkungen vorsehen will. Wir sehen aber die Gefahr, dass das Geld, wenn es frei verwandt werden kann, in nicht genügendem Maße für den Schülerverkehr bei uns ankommt. Daraus leiten wir die Befürchtung ab, dass der Linienverkehr im ländlichen Raum - Herr Reinarz hat bis zu 58 % genannt - zusammenbrechen kann.

Zu der Frage von Herrn Wißen, wie wir die bisherigen Kürzungen aufgefangen haben: Zum einen ist dies durch Fahrpreiserhöhungen geschehen, die immer dazu führen, dass weniger Fahrgäste mit uns fahren, als wir sonst hätten. Zum anderen sind es unsere eigenen Rationalisierungsbemühungen. Jetzt können Sie sagen: Endlich habt ihr euch bewegt. Das ist aber der falsche Ansatz. Die Einsparbemühungen, die jetzt noch möglich sind, gehen im Wesentlichen zulasten der Mitarbeiter. Sie wissen, dass wir sie schlechter bezahlen als vorher, dass sie für dasselbe Geld mehr arbeiten müssen.

Wir haben unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern immer gesagt: Wir müssen etwas tun, damit der kommunale Zuschuss geringer wird. Jetzt wird aber nicht der kommunale Zuschuss kleiner, sondern wir müssen das, was die Arbeitnehmer an Geld abgegeben haben und an Mehrarbeit leisten, zum Ausgleich der Mittel nach § 45a nehmen, weil diese sinken. Unsere Eigentümer müssen nach wie vor genauso viel bezahlen wie vorher. Die Bestrebungen, unsere Kosten zu senken, müssen wir voll dazu nutzen, die abgesenkten Mittel nach § 45a auszugleichen. Von diesen Bemühungen kommt nichts beim Eigentümer an. Das ist der Punkt, der uns etwas traurig macht.

Herr Hilser hat nach unserer Einschätzung gefragt, wenn tatsächlich 20 % weniger ankämen. Es kommt ein bisschen darauf an, wie die Kennwerte bei der Pauschalierung gefunden werden. Ich gehe davon aus, dass die Verwaltung, weil sie uns kennt, wenn sie politisch darf, die wichtigen Werte bei der Pauschalierung so einsetzt, dass es keine großen Verwerfungen zwischen den Unternehmen gibt. Wenn das so wäre, würden aber mindestens 20 % weniger Mittel nach § 45a in den beiden Betrieben, die ich die Ehre habe zu leiten, nämlich Bonn und die Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd, dazu führen, dass wir ernsthafte Einschränkungen im Schülerverkehr und damit auch im allgemeinen Linienverkehr vornehmen müssten.

Zu der Frage von Herrn Becker nach dem demografischen Wandel: Ich habe vielleicht nicht den Überblick wie Herr Oberwöhrmeier, aber in den beiden Gebieten, in denen ich

tätig bin, gibt es zum Glück noch sehr viele Kinder. Wir sehen nicht, dass es eine solche Absenkung der Schülerzahlen gibt, dass wir sagen könnten - ich übertreibe ein wenig -: Wir haben mit den 80 %, die uns vielleicht noch verbleiben, wesentlich mehr Geld, als wir eigentlich brauchen. Wir sehen den demografischen Wandel sehr viel schwächer, sodass wir die Höhe der heutigen Mittel nach § 45a dringend bräuchten.

Werner von Buchwald (Verkehrsverband Westfalen): Zu den Mitteln nach § 45a ist schon viel gesagt worden. Im ländlichen Raum sind sie oft ein Grundfinanzierungsinstrument für den straßengebundenen ÖPNV. Das gilt im öffentlichen Bereich noch stärker als im privaten Bereich, denn im ländlichen Raum gibt es eine ganze Reihe privater Omnibusunternehmer mit eigenen Linienkonzessionen. Sie fahren oft gerade deshalb eigenwirtschaftlich, weil sie ganz wesentlich die Mittel nach § 45a für das Grundangebot, das sie im ländlichen Raum in den ÖPNV-Leistungen darstellen, zur Finanzierung einsetzen können. Es bestehen vor allen Dingen im ländlichen Raum Gefahren für den straßengebundenen ÖPNV, wenn diese Mittel nicht mehr in der bisherigen Höhe zur Verfügung stehen. Dass das so ist, muss man aufgrund der Unklarheiten in den Regelungen, wie sie gerade von Herrn Prof. Zemlin und Herrn Reinartz dargestellt worden sind, befürchten.

Zur unterschiedlichen Ausschreibungskultur bei den Schienenstreckennetzen - ich habe es in meinem Vortrag vorsichtig angesprochen -: Natürlich gibt es offensivere und weniger offensive Verbände, wobei der VRR am Anfang sicherlich ein Problem aufgrund der Landeseinflussnahme auf das Kernnetz im Ruhrgebiet hatte und der Frage, wer außer der großen Mutter Deutsche Bahn AG zu dem Zeitpunkt in der noch nicht ausgeweiteten Wettbewerbslandschaft im Schienenpersonennahverkehr solche Blöcke überhaupt stemmen konnte. Das muss jetzt nachgeholt, diese Strecken müssen zur Ausschreibung gebracht werden, sofern die Fälligkeiten kommen. Darauf legen wir großen Wert.

Probleme wird es da geben, wo bei der Definition eines landesbedeutsamen Netzes möglicherweise teilweise ausgeschriebene und nicht ausgeschriebene Leistungen irgendwo zusammengefasst werden könnten. Das ist durchaus vorstellbar. Wir müssten sehen, wie wir dieses sich abzeichnenden Problems Herr werden.

Zum Koordinationsgremium für Westfalen: Erst einmal hoffe ich, dass die fünf westfälischen Verbände trotz all der Schwierigkeiten, die ich nicht ohne Grund eindrücklich geschildert habe, schnell zusammenfinden. Ich hoffe, dass die Flexibilität, die diese kleineren Einheiten in der Vergangenheit in ihren eigenen Bereichen gezeigt haben, auch Kreativität auf dem Weg zu gemeinsamen Lösungen möglich machen.

Allerdings gibt es dann sicherlich ein Koordinierungsproblem zwischen dem großen Verkehrsverband und dem VRR. Mit den Einzelverbänden hat es in der Vergangenheit unterschiedlich gut geklappt. Ich weiß, dass der ZRL und der VRR bei Linien, die nun einmal über die Verbandsgrenzen laufen, nach manchmal kräftigem Zerren in den meisten Fällen zu gemeinsamen Lösungen gekommen sind und hoffe, dass sich das auch in den neuen Strukturen weiter fortsetzen lässt. - Herr Husmann, ich hoffe auf die Fortsetzung der guten Zusammenarbeit. Wir haben in unserer Arbeitsgruppe im Verkehrsverband Westfalen erlebt, dass man nicht immer gleicher Meinung ist, aber doch gemeinsame Positionen formulieren kann.

Zum Landesnetz: Herr Becker, offiziell habe ich die Liste noch nicht gesehen. Ich habe einmal informell etwas gesehen und weiß nicht, ob das die neueste Fassung ist. Als Diskussionsgrundlage halte ich das durchaus für geeignet, wir sind allerdings noch nicht so weit, dass wir es konkretisieren könnten. Insofern gibt es sicherlich noch den einen oder anderen Gedanken bzw. Gesprächsbedarf.

Ausgehend von unserem Thesenpapier beabsichtigen wir in unserem Verkehrsverband, in Kürze ein Gutachten in Auftrag zu geben, das gerade für den Verkehrsraum Südwestfalen untersuchen lässt, welche Strecken im östlichen Ruhrgebiet mit welcher Intention künftig in der gesamtwestfälischen Lösung vorgehalten werden müssen.

Heinz Sahnen (CDU): Es ist mehrfach das Problem dargelegt worden, dass möglicherweise der ländliche Raum speziell bei den Mitteln nach § 45a und zum Beispiel für das Semesterticket in besonderer Weise Nachteile hinnehmen müsse. Ich möchte die rhetorische Frage stellen: Sind Sie nicht bereit zur Kenntnis zu nehmen, dass gerade die Anliegen des ländlichen Raumes unter der Überschrift „wir wollen in allen Bereichen unseres Landes, sowohl im Ballungs- als auch im ländlichen Raum, gerechte und gleiche Lebensverhältnisse schaffen“ für unsere Politik ein ganz wichtiger Maßstab sind? Ist das nicht schon eine wichtige Orientierung?

Ein zentraler Punkt in dem Gesetzentwurf lautet: Wir wollen die Stärkung der kommunalen Verantwortung. Vor diesem Hintergrund, Herr Prof. Zemlin, haben Sie deutlich dargelegt: Ja, aber wir trauen den drei Kooperationsträgern nicht; sie geben die Mittel möglicherweise nicht richtig weiter. Hat man Angst vor der kommunalen Verantwortung? Wir wollen ja gerade, dass die drei Kooperationsräume von unten gespeist und in ihrer Meinungsbildung festgelegt werden. Von daher kann ich das Problem, das Sie dargelegt haben, nicht erkennen.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Es war nur Herr Prof. Zemlin angesprochen, wobei auf rhetorische Fragen nicht unbedingt geantwortet werden muss.

Prof. Dr. Hermann Zemlin (Stadtwerke Bonn): Ich möchte schon eine Antwort darauf geben. Ich unterstelle niemandem, dass er seine Verantwortung nicht wahrnimmt. Nur, wir als Verkehrsbetriebe sehen, dass die Aufgabenträger einen anderen Blick haben als die Unternehmen und dass man mit gutem Grund einen Großteil der Mittel auch in anderen Feldern verwenden kann, die man unter dem Stichwort ÖPNV zusammenfassen kann, die sich aber nicht in einem Fahrplanangebot wiederfinden.

Ich habe Ihnen vorhin ein Beispiel genannt: Natürlich ist es aus städtebaulichen Gründen schön, individuell gestaltete Haltestellen aufzustellen. Es gibt Städte, die Wartehäuschen in Einzelbauweise realisieren. Es gibt genug Möglichkeiten, das Geld für Dinge auszugeben, die im Zusammenhang mit ÖPNV stehen, aber nicht unmittelbar dem Fahrangebot, der Dichte des Fahrplans zugutekommen. Das ist die Gefahr, die wir sehen, die gerade im ländlichen Raum sehr groß ist. Wenn die Mittel nach § 45a gekürzt oder gestrichen werden, geht das sofort auf das Angebot für den allgemeinen Verkehr.

Deswegen ist unser Vorschlag: Lassen Sie die Mittel nach § 45a pauschaliert. Es ist ein guter Weg, wie man das bis 2010 machen will. Lassen Sie aber das, was bis 2010 richtig ist, danach auch noch richtig sein. Lassen Sie die Mittel nach § 45a einen eigenen Fördertatbestand darstellen, natürlich pauschaliert. Dann sind wir sicher, dass wir gerade im ländlichen Raum, aber auch im Ballungsraum weiterhin einen vernünftigen Verkehr anbieten können.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Es gibt keine Nachfragen mehr zu diesem Block. - Ich darf jetzt für die Deutsche Bahn AG den Konzernbevollmächtigten Herrn Reiner Latsch bitten, seine Stellungnahme abzugeben.

Reiner Latsch (Deutsche Bahn AG): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Für eventuelle Rückfragen stehen nachher bei der Diskussion auch noch Frau Jones, die Leiterin von DB Station & Service hier im Lande, Herr Baller, der Chef von DB Netz, und Herr Brüggemann, der Chef von DB Regio, zur Verfügung. Zunächst einmal möchte ich mich für die Möglichkeit bedanken, eine Stellungnahme von unserer Seite abgeben zu können.

Die Deutsche Bahn AG begrüßt die Initiative der Landesregierung zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Insbesondere vor dem Hintergrund der finanziellen Engpässe des ÖPNV erscheint es notwendig, erforderliche Anpassungen bei der finanziellen und organisatorischen Ausgestaltung vorzunehmen und dabei auch die Rahmenbedingungen entsprechend anzupassen.

Besonders hervorheben möchten wir folgende Punkte, die in unserer schriftlichen Stellungnahme näher erläutert werden:

Erstens. Wir begrüßen ausdrücklich die Konzentration der verfügbaren Finanzmittel auf die Leistungserbringung.

Zweitens. Wir legen Wert darauf, dass eigenwirtschaftliche Verkehre des ÖPNV nicht in gemeinwirtschaftliche Verkehre überführt werden.

Drittens. Wir setzen uns für eine ausreichende Planungssicherheit ein, die eine transparente und langfristige Finanzierungssicherheit als Grundlage benötigt.

Viertens. Wir sollten überlegen, ob in dieser Gesetzesnovellierung eine hundertprozentige Projektfinanzierung für Infrastrukturmaßnahmen eröffnet werden sollte, wie sie in anderen Bundesländern in Teilen bereits verwirklicht ist.

Bei der zweckverbandsübergreifenden Gesamtkoordination sieht der Gesetzentwurf keine Managementgesellschaft vor und vollzieht damit rechtlich die Auflösung der Agentur Nahverkehr. Dies ist eine politische Entscheidung. Von den Verkehrsunternehmen ist dies zu akzeptieren und insoweit auch nicht zu kommentieren.

Beim Thema langfristige Verkehrs- und Investitionsplanung unterstützt die Deutsche Bahn AG die Absicht der Landesregierung, ein im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz, das eben schon öfter angesprochene Landesnetz, für Nordrhein Westfalen einzuführen.

Auf das von Vorrednern bereits angesprochene Thema Wettbewerb möchte ich nur insoweit eingehen, dass zum Fahrplanwechsel 2009/2010 etwa ein Drittel des Gesamtangebots des öffentlichen Personennahverkehrs in Nordrhein-Westfalen nicht mehr von konzerngebundenen Unternehmen der DB AG gefahren wird. Dass die Ausschreibungsgeschwindigkeit in den vergangenen Jahren in Nordrhein-Westfalen auf einem hohen Niveau gewesen ist, hat dazu geführt, dass die externen dritten Eisenbahnverkehrsunternehmen beispielsweise im Zeitraum von 2006 bis 2009 ihr Angebot etwa verdreifachen können.

Wenn es um die Zukunftsfähigkeit des gesamten schienegebundenen Personennahverkehrs für das Land Nordrhein-Westfalen geht, muss ein einheitliches und schlüssiges Konzept sichergestellt werden. Das sehen wir in einem Landesnetz durchaus erfüllt. Durch das im Gesetz vorgegebene Prozedere wird ein institutionelles Verfahren implementiert, das die Vertretung lokaler Interessen in einem ausgewogenen Verhältnis mit den Interessen des Landes als Ganzes zu bündeln in der Lage ist. In qualitativer Hinsicht eröffnet das Landesnetz die Chance, das zentrale Rückgrat des SPNV bei der Bedienung von Ballungsraum und ländlichem Raum dort zu werden, wo insbesondere das Fahrgastaufkommen dies nahelegt.

Wenn wir über das Landesnetz reden, geht es auch um die langfristige Absicherung der Verkehrs- und Investitionsplanung. Hier möchte ich auf zwei Punkte besonders eingehen:

Der Wegfall der periodischen Prüfung der Nahverkehrspläne alle fünf Jahre erschwert die planerische Abbildung der Infrastruktur. Wir müssen uns vor Augen führen, dass Infrastruktur - die Bauten, die Investitionstätigkeit - häufig für 20 oder 30 Jahre festgelegt wird. Der Begriff einer Prüfung bei Bedarf, die im Gesetz festgehalten ist, ist aus unserer Sicht sehr weich gefasst und bedarf einer Präzisierung. Um auch zukünftig Planungssicherheit gewährleisten zu können, ist eine Bekanntgabe der Fördermittel nach Jahresscheiben für einen Mittelfristzeitraum von je fünf Jahren notwendig.

Das neue Instrument ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan umfasst Investitionsmaßnahmen mit zuwendungsfähigen Ausgaben von mehr als 3 Millionen Euro. Es bleibt jedoch leider offen, wie der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan mit diesen Investitionsmaßnahmen, die von den Zweckverbänden gefördert werden, und dem im besonderen Interesse des Landes liegenden SPNV-Netz genau korrespondiert.

Bei den Investitionen - ich habe am Anfang schon einmal darauf hingewiesen - geht es um eine genauere Spezifikation des in § 13 genannten besonderen Landesinteresses, insbesondere in Bezug auf die dort verwandten Begriffe Großbahnhöfe und Streckenausbauten. Es besteht das Risiko, dass neben definierten Großbahnhöfen eine Förderung von Stationen in der Fläche möglicherweise nicht gewährt werden kann, da diese laut Gesetz nicht im besonderen Landesinteresse liegen müssen. Wir erwarten, dass hier eine genauere Spezifikation nachgearbeitet wird.

Die Beschränkung der Förderung in § 12 auf 85 % der förderfähigen Kosten wird von uns als kritisch angesehen und stellt ein zusätzliches Risiko für die Realisierung zukünftiger Infrastrukturprojekte dar. In anderen Bundesländern - dies wiederhole ich gerne noch einmal - werden bis zu 100 % der Projektkosten gefördert.

In § 13 Abs. 2 wird gefordert, die Investitionen in Schienenwege und Stationen vorrangig aus Mitteln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes zu finanzieren. Die weitere Komplementärfinanzierung durch das Land wird vom Gesetzgeber in Aussicht gestellt. Aufgrund der von mir eben angesprochenen langen Vorlaufzeiten bei der Projektrealisierung in der Infrastruktur benötigen wir dort eine Absicherung, damit es nicht zu einem Verteilungskampf zwischen Mitteln für die Schiene und die Straße kommt.

Aus Sicht der Bahn, um zum Thema Pauschalen zu kommen, ist auch über das Jahr 2011 hinaus eine ausbildungsspezifische ÖPNV-Finanzierung gemäß § 45a erforderlich, die wie bisher zu Rechtsansprüchen der Verkehrsunternehmen führt. Ebenso wie einige meiner Vorredner möchte ich dabei den Gleichheitsgrundsatz hervorheben, der hier beachtet werden muss. Nur durch Ausgleichszahlungen gemäß § 45a ist künftig eine sicherlich auch politisch gewünschte Rabattierung der Schüler- und Ausbildungsfahrausweise - das beinhaltet ebenso das Semesterticket für Studenten - gewährleistet, die gerade zu einer Stärkung des Verkehrsangebots in den ländlichen Verkehrsräumen beigetragen hat.

Zu den Pauschalen als Finanzierungsinstrumente: Das ist ein neuer Weg, der grundsätzlich gangbar ist. Wir gehen davon aus, dass damit ein höheres Maß an Flexibilität und Verantwortung der Aufgabenträger verbunden ist, denn dies erhöht potenziell die Chance, noch stärker als bisher den Bedürfnissen vor Ort bei der Ausgestaltung des ÖPNV gerecht zu werden.

Die Regelung der Pauschalen für den allgemeinen ÖPNV bedarf aber nach unserer Auffassung einer Korrektur. Die Finanzmittel sollten zum größtmöglichen Teil in die Verkehrsleistungen fließen. Insoweit erscheint es für uns erwägenswert, die Mittelzuwendungen für den allgemeinen ÖPNV nicht nur zu 80 %, sondern zu 90 % allein der Betriebsleistung zugutekommen zu lassen.

Zum Schluss möchte ich auf Ihren Fragenkatalog eingehen.

Zu Frage 1: Die Deutsche Bahn AG hält Verbesserungen durch die Gesetzesnovellierung für möglich, vor allem durch den effizienteren Einsatz der Mittel für Betrieb, Investitionen und auch Verwaltung.

Zu Frage 2: Mit dem NRW-Tarif besteht heute schon ein verbundübergreifendes Angebot, das von den Fahrgästen sehr positiv bewertet wird.

Zu Frage 3: Aus Sicht der DB ist eine ausbildungsspezifische ÖPNV-Finanzierung auch über das Jahr 2011 hinaus erforderlich. Nur so kann die Rabattierung gewährleistet werden.

Zu den Fragen 4 und 5: Das Landesnetz sollte nach Auffassung der DB ein Rückgrat für das gesamte Land darstellen. Die Interessen zwischen den Regionen und dem Land sehen wir durch das vorgesehene Prozedere als berücksichtigt an.

Zu den Fragen 5 und 6: Grundsätzlich würden wir es begrüßen, wenn parallel zu der Gesetzesberatung bereits Entwürfe für die notwendigen Verwaltungsvorschriften vorgelegt werden könnten. Insgesamt ist für uns kein bürokratischer Mehraufwand erkennbar.

Horst Lohmann (ver.di Landesbezirk NRW): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir möchten uns recht herzlich für die Möglichkeit bedanken, zu dem vorgesehenen Gesetzentwurf Position zu beziehen. Aus Sicht des ver.di-Landesfachbereichs Verkehr NRW sind die nachfolgenden Punkte im Referentenentwurf zur Novellierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen verbesserungswürdig:

Erstens. Im Referentenentwurf ist vorgesehen, dass es zukünftig drei Kooperationsräume in NRW geben soll, die zum einen für die SPNV-Bestellung zuständig sein sollen, zum anderen Empfänger der Investitionspauschale. Die bisher bestehenden neun Verkehrsverbünde sollen dabei jedoch nicht zwingend aufgelöst werden. Wie eine solche zweistufige Organisation möglich ist, dazu macht das ÖPNV-Gesetz keine Vorgabe. Auch über einen einheitlichen Verbundtarif wird keine Verpflichtung gesetzlich festgeschrieben.

Aus Sicht von ver.di ist die Schaffung von drei Kooperationsräumen bei gleichzeitigem Wegfall der Agentur Nahverkehr zwar ein Schritt in die richtige Richtung, aber nicht ausreichend. Die gleichzeitige Beibehaltung der neun bisherigen Verkehrsverbünde führt zu einer Doppelorganisation und damit zu einem Mehr von Verwaltung. Dadurch wird Bürokratie auf- statt abgebaut.

Zweitens. Das Land Nordrhein-Westfalen leitet die um insgesamt 516 Millionen Euro gekürzten Regionalisierungsmittel des Bundes weiter, ohne die Kürzungen mit eigenen Mitteln zumindest teilweise auszugleichen. Als Ausgleich für die Kürzung der Regionalisierungsmittel haben die Bundesländer jedoch einen höheren Anteil an den Mehrwertsteuereinnahmen erhalten. Dieser sollte nach unserer Auffassung zumindest teilweise zum Ausgleich der gekürzten Regionalisierungsmittel genutzt werden. Die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sind nicht in der Lage, die gekürzten Mittel mit eigenen Geldern oder weiteren Restrukturierungsmaßnahmen auszugleichen.

Einige meiner Vorredner haben schon darauf hingewiesen: In den letzten Jahren haben die kommunalen Nahverkehrsunternehmen erhebliche Anstrengungen zur Restrukturierung unternommen und die Rationalisierungspotenziale weitgehend ausgeschöpft. Auch die Beschäftigten haben durch eine enorme Arbeitsverdichtung bei gleichzeitiger Lohn- einbuße ihren Beitrag geleistet. Schon heute sind eine Reihe von Beschäftigten mit Familie darauf angewiesen, ergänzende Leistungen vom Staat - Arbeitslosengeld II, Wohnbeihilfen etc. - in Anspruch zu nehmen, da der Lohn zum Leben nicht mehr ausreicht. Damit ist das Ende der Zumutbarkeit erreicht.

Die Kürzung der Regionalisierungsmittel führt des Weiteren dazu, dass der ÖPNV weniger attraktiv wird und Fahrgäste zunehmend auf den Pkw zurückgreifen. Dies läuft der positiven Entwicklung bei den Fahrgastzahlen entgegen, die in den letzten Jahren stetig gestiegen sind. Durch eine Ausweitung der Verkehrsangebote konnte in Nordrhein-Westfalen eine Steigerung der Fahrgastzahlen von mehr als 30 % erzielt werden.

Diese Entwicklung hat auch erhebliche Auswirkungen auf das aktuell weltweit diskutierte Thema Umwelt. Klimaschutzziele wie die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, die durch ein Umrüsten von Fahrzeugen in den letzten Jahren erreicht wurden, geraten in Gefahr. Bereits 1 % weniger Fahrten im ÖPNV würden etwa 400 Millionen Fahrzeugkilometer

mehr im ohnehin hoch belasteten Straßennetz bedeuten, was die Umweltbilanz des Verkehrs erheblich verschlechtern würde.

Bei der Frage der Pauschalierung, nämlich den 20 %, halten wir den Betrag für zu hoch, da die Masse der Aufgabenträger diese Verwaltungsaufgaben an ihre Verkehrsunternehmen überträgt. Angesichts der prekären Finanzsituation der Kommunen birgt eine solche Regelung die Gefahr, dass die Gelder nicht dem ÖPNV zugutekommen. Auch die Formulierung der Zweckbindung ist hier wesentlich zu weich. Deshalb sollte der verfügbare Anspruch der Aufgabenträger auf höchstens 10 % reduziert und die Formulierung zur Verwendung der freien Mittel stark eingegrenzt werden. In jedem Fall muss sichergestellt werden, dass der Einsatz der ÖPNV-Mittel tatsächlich Verkehrsleistungen zugutekommt und nicht der Deckung anderweitiger Defizite zum Opfer fällt.

Nach Einschätzung der Gewerkschaft ver.di fehlt im Referentenentwurf des ÖPNV-Gesetzes eine grundsätzliche Aussage darüber, wie öffentlicher Personennahverkehr in NRW zukünftig aussehen und welchen Stellenwert er haben soll. Es ist eine qualifizierte und ausreichend finanzierte Verkehrspolitik festzuschreiben.

Inwieweit soll der ländliche Bereich im ÖPNV angebunden sein? Soll jede Stadt, jede Gemeinde an den SPNV angebunden sein? Wie hoch darf der Anteil der Bürgerinnen und Bürger maximal sein? Zu welchen Arbeitsbedingungen soll ein Fahrer, eine Fahrerin ihre Tätigkeit verrichten? Welche Qualitätsforderungen hat das Land NRW bei der Ausstattung von Bussen und Bahnen?

Der öffentliche Personennahverkehr ist Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge und daher flächendeckend und zu bezahlbaren Preisen auf Dauer sicherzustellen. Von Bürgerinnen und Bürgern wird immer mehr Flexibilität erwartet, etwa indem sie längere Anfahrten zum Arbeitsplatz in Kauf nehmen. Die Mobilität ist daher ein Grundbedürfnis der Menschen und ein entscheidender Standortfaktor für Arbeitgeber, die von der guten Erreichbarkeit ihrer Arbeitsstätten mit öffentlichen Verkehrsmitteln profitieren.

Wie bereits unter Punkt 2 dargelegt, trägt der ÖPNV zum Klimaschutz bei. Auch hier erwarten wir eine eindeutige Aussage der Landesregierung, dass sie den öffentlichen Personennahverkehr gegenüber dem Individualverkehr präferiert.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Vielen Dank, Herr Lohmann. - Wir machen nun wieder eine Fragerunde. Gibt es Nachfragen? - Herr Wißen.

Bodo Wißen (SPD): Herr Latsch, ich habe in der Stellungnahme der DB AG gelesen, dass Sie die grenzüberschreitenden Verkehre befürworten. Das ist aus Sicht eines Abgeordneten, der seinen Wahlkreis an der Grenze hat - allerdings möglicherweise an einem anderen, als dem hier in Rede stehenden Teil der Grenze -, begrüßenswert. Ich habe den alten Text des Gesetzes mit der Ergänzung um die Euregios verglichen. Wissen Sie, warum das jetzt auf die Euregios beschränkt werden muss und nicht allgemein bleiben kann?

Können Sie noch einmal bestätigen, dass sich die DB AG dafür einsetzt, dass die Ausbildungsverkehre auch nach 2011 nur für diesen Bereich bestehen bleiben sollen und eben nicht in den großen Bereich des ÖPNV-Topfes eingehen sollen?

Weiterhin haben Sie mehr Transparenz bei den Investitionsvorhaben, die sich das Land vorbehält, gefordert. Auch dazu bitte ich um eine nähere Erläuterung.

An Herrn Lohmann richtet sich die vielleicht aus Oppositionskreisen herrührende Frage, ob Sie mit mir der Meinung sind, dass es arg verwunderlich ist, dass sich Landesverkehrsminister Wittke bei der einen oder anderen Veranstaltung ganz erheblich gegen die Kürzung der Regionalisierungsmittel ausspricht, sein Ministerpräsident bei Koalitionsgesprächen und in entsprechenden Verträgen dazu sein Placet gibt und der gleiche Minister dann nicht in der Lage ist, gegenüber dem Finanzminister einen Ausgleich über die Mehrwertsteuermehreinnahmen des Landes herauszuholen, damit sich die Kürzungen eben nicht direkt auf die Verkehre auswirken, sondern, wie es etwa in Bayern, Hessen und vielen anderen Bundesländern der Fall ist, zumindest teilweise noch ausgeglichen werden, sodass die Mobilität auf dem Land und in der Stadt weiterhin gewährleistet sein kann. Das ist auch ein großes Anliegen der Arbeitnehmervertreter.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Latsch, Sie haben in Ihrer schriftlichen Stellungnahme ausgeführt - ich darf zitieren -:

„In Bezug auf die vorgesehene Beibehaltung des aktuellen Verteilungsschlüssels bei der Zuweisung der Regionalisierungsmittel sollte Einigkeit über die Kriterien dieses Schlüssels bestehen. Dabei kommt einem hohen Fahrgastaufkommen nicht die alleinige, aber sicherlich eine besondere Bedeutung zu. Ob der Verteilungsschlüssel dem Rechnung trägt, ist kritisch zu hinterfragen. Dies sollte jedenfalls nicht erst mit der nächsten Revision evaluiert werden.“

Erstens. Wann sollte das geschehen?

Zweitens. Wie könnte das eventuell aussehen?

Sie haben aufgeführt, dass das Aufbrechen der Zweckbindung im Rahmen der Ausgestaltung des ÖPNV die Gefahr birgt, dass der bislang rein für den SPNV zu nutzende Mittelanteil so nicht mehr genutzt wird und dass es zu einer SPNV-Leistungsverringering im ländlichen Raum kommen könnte. Vor dem Hintergrund der vorhin schon mehrfach geführten Debatte möchte ich Sie fragen, ob es perspektivisch zu einer Verschlechterung im ländlichen Raum kommt, ob Sie daher verstehen können, dass der Landkreistag den jetzigen Gesetzentwurf begrüßt.

Sie haben weiter darauf hingewiesen, dass die Agentur Nahverkehr entfällt und das mit einer sehr grundsätzlichen Bemerkung „abgetan“. Wenn aber die Agentur Nahverkehr entfällt, entfallen in der jetzigen Form auch gesetzliche Aufgaben wie zum Beispiel die Erstellung eines SPNV-Qualitätsberichts, die Erarbeitung übergreifender Qualitätsstandards oder Ausschreibungskriterien. Das war zumindest einmal das Ziel. Macht dies Ausschreibungen im Land für die Verkehrsunternehmen einfacher, bleibt es bei dem Ausschreibungswirrwarr, oder befürchten Sie möglicherweise sogar eine Verschärfung des Ausschreibungswirrwarrs?

Bernhard Schemmer (CDU): Herr Latsch, in Ihrer schriftlichen Stellungnahme heißt es: „Eigenwirtschaftliche Verkehre des ÖPNV sollten nicht in gemeinwirtschaftliche Verkehre überführt werden.“ Meinen Sie damit, dass der bei den eigenwirtschaftlichen Ver-

kehren einbezogene Anteil aus den Mitteln nach § 45a auch weiterhin erforderlich bleibt, um die eigenwirtschaftlichen Verkehre im ÖPNV zu erhalten?

Sie sprechen an, dass für den ÖPNV nicht 80 %, sondern sogar 90 % der Mittelzuwendungen für Verkehrsleistungen ausgegeben werden sollten, während der Landkreistag beispielsweise gesagt hat, dass dieser Prozentsatz deutlich unter 80 % liegen sollte. Aufgrund welcher Intentionen kommt es zu solch unterschiedlichen Bewertungen?

Sie fordern, dass die Möglichkeit einer hundertprozentigen Projektförderung von Infrastrukturmaßnahmen eröffnet werden sollte. Sehen Sie nicht das grundsätzliche Problem, dass dann, wenn es für welche Dinge des Lebens auch immer eine hundertprozentige Förderung gibt, wieder „goldene Hähne“ in irgendeiner Form angebracht werden?

Reiner Latsch (Deutsche Bahn AG): Herr Brüggemann und ich werden uns die Antworten aufteilen.

Herr Schemmer, ich möchte mit der hundertprozentigen Projektförderung beginnen. Sie haben völlig Recht: Dann besteht die Gefahr, dass die goldenen Wasserhähne eingebaut würden. Allerdings lässt das heutige Finanzierungsprozedere keine goldenen Wasserhähne zu - davon sind wir sehr weit entfernt -, sondern es geht im Wesentlichen darum, dass wir aufgrund der ungeheuer komplexen Frage der zuwendungsfähigen Kosten, wie sie sich auch jetzt im Gesetz wiederfinden, noch keine Projekte finanzieren. 85 % der zuwendungsfähigen Kosten heißt eben der Kosten, die zuwendungsfähig sind. Der Rückbau von Altanlagen zum Beispiel ist nicht zuwendungsfähig und muss aus anderen Mitteln bzw. Quellen finanziert werden.

Wir setzen uns dafür ein, dass wir uns gemeinsam mit den Entscheidungsträgern das Gesamtprojekt anschauen, darüber entscheiden und dann auch über die öffentliche Förderung verhandeln, die bis zu 100 % gehen muss. Wenn es eine Obergrenze gibt, müssen wir das in der Wirtschaftlichkeitsrechnung darstellen und dann möglicherweise einen Ausgleich, der nach der Investition liegt, wieder hineinrechnen. Wir fordern einen einfachen Finanzierungsweg, das Projekt als solches zwischen allen Partnern, also öffentlicher Hand und uns, zu begreifen und es dann umzusetzen. Die heute schon vorhandenen Kontrollinstrumente verhindern, dass goldene Wasserhähne eingebaut werden.

Zu der Frage von 80 % oder 90 % der Betriebsleistung - hier sind wir bei einem durchaus ähnlichen Thema -: Wir setzen uns dafür ein, dass ein möglichst großer Anteil der zur Verfügung stehenden Finanzmittel dort ankommt, wo er ankommen soll, nämlich beim Angebot für den Kunden, für den Reisenden. Je weniger der verteilbaren, disponiblen Masse obendrauf kommt, ist dabei möglicherweise manches - ich erinnere an Herrn Prof. Zemlin und seine Wartehäuschen auf dem platten Land, die städtebaulich sehr wichtig sind - nicht direkt aus der Betriebsleistung zu finanzieren.

Vor dem Hintergrund - darauf muss sicherlich der Landkreistag noch einmal eingehen - setzen wir uns dafür ein, dass möglichst viele der zur Verfügung stehenden Mittel beim Kunden in Form von Betriebsleistungen ankommen, unabhängig davon, wer diese Betriebsleistung erbringt.

Zu den eigenwirtschaftlichen Verkehren, Stadtverkehren und den Mitteln nach § 45a: Ja, wir wollen eine feste Finanzierung. Wir setzen uns dafür ein, dass über das Jahr 2011 hinaus ausbildungsspezifische Leistungen auch als solche gefördert werden können, dass dafür ein Ansatz gewählt wird, durch den diese Leistungen - das ist, platt ausgedrückt, eine Rabattierung für Schüler, Studenten und Auszubildende - weiterhin möglich sind.

Ich komme zu den Fragen von Herrn Becker, zur Agentur Nahverkehr: Ich habe das sehr allgemein formuliert, da haben Sie völlig Recht. Es liegt nicht an mir, das zu kommentieren. Es ist eine politische Entscheidung, wie sich die Partnerseite organisiert, wie sich das Land aufstellt, ob mit einer Agentur Nahverkehr, in Kooperationsräumen oder Zweckverbänden. Es hat intensive Diskussionen darüber im Land gegeben. Gestatten Sie mir den Hinweis: Diese Gespräche sind wesentliche Teile der politischen Diskussion. Zu dem Verfahren, wie wir partnerschaftlich, vertraglich damit umgehen, kann Herr Brüggemann noch das eine oder andere sagen. Wir stellen uns entsprechend den Wünschen auf, die sich in den Landesgesetzen wiederfinden.

Zum hohen Fahrgastaufkommen und der Frage des Verteilungsschlüssels würde ich das Wort gerne an Herrn Brüggemann geben, wenn Sie damit einverstanden sind.

Heinrich Brüggemann (DB Regio NRW): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Wißen hatte gefragt, warum das Thema *euregiobahn* im Gesetz erwähnt ist und andere landesgrenzenübergreifende Themen nicht. Wenn die DB begrüßt, dass die *euregiobahn* erwähnt wird, soll das nicht heißen, dass wir nicht andere landesgrenzenübergreifende Aktivitäten genauso begrüßen würden. Ich gehe davon aus, dass die *euregiobahn* deshalb erwähnt wird, weil der Fortschritt bei diesem Projekt und die Perspektiven, die damit konkret verbunden sind, besonders erwähnenswert sind. So verstehen Sie bitte unsere Stellungnahme.

Zu den Fragen, die Herr Becker gestellt hat, will ich gerne ergänzen, auch zum Thema Agentur Nahverkehr. Sie haben das Stichwort Qualitätsbericht erwähnt. Das Thema Qualität im SPNV ist uns ganz wichtig und begleitet uns täglich. Wir haben die Tatsache, dass die Agentur Nahverkehr in der Vergangenheit einen Qualitätsbericht für das Land Nordrhein-Westfalen gestaltet hat, immer begrüßt und wünschten uns, dass dies auch in der neuen Organisation auf Aufgabenträgerseite, durch welche Regelung auch immer, erhalten, ja sogar weiterentwickelt würde.

Wir haben in den Diskussionen zum Gesetz vernommen, dass eine Organisationsform, die es heute schon gibt, nämlich die Aufstellung in einzelnen Bereichen mit sogenannten Kompetenzcentern, nicht etwa wegfallen soll. Wir könnten uns vorstellen, dass das Thema Qualität im Sinne von landesweitem Qualitätsverständnis auch in dieser Organisationsform eine Heimat finden kann. Das gilt im Übrigen auch für andere Themen, mit denen sich die Agentur Nahverkehr beschäftigt hat oder hätte beschäftigen sollen, wenn sie über das Jahresende hinaus Bestand hätte.

Zum Thema Aufteilung der Regionalisierungsmittel: Sie wissen, Herr Becker, dass der Aufteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittel aktuell im Wesentlichen dem Angebot an Zugkilometern folgt, sich also daran orientiert, wie viel SPNV in welchen Räumen

angeboten wird. Dies entspricht - ich glaube, da sind wir nicht auseinander - nicht etwa der Rücksichtnahme darauf, wie viele Menschen dieses Angebot nutzen.

Wenn wir ein Kürzungsszenario hätten, das landesweit nach gleichen Maßstäben - man könnte auch defätistisch formulieren: mit dem Rasenmäher - vorgenommen werden müsste, wären wir heute schon in einzelnen Räumen in der Gefahr, Menschen am Bahnsteig stehen lassen zu müssen, während in anderen Räumen wahrscheinlich Platz wäre, zusätzliche Fahrgäste aufnehmen zu können. Deshalb hegen wir Zweifel daran, ob ein Nacharbeiten an diesem Schlüssel alsbald, sprich: am liebsten gestern statt übermorgen, erfolgen kann. Hier trifft das Gesetz keine Regelung.

Zu der Frage, ob wir mit der größeren Freigabe von SPNV-Leistungen zugunsten von allgemeinem ÖPNV eine Verschlechterung im öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum befürchten: Wir gehen davon aus, dass in den Kooperationsräumen auch zukünftig darüber nachgedacht wird, wie man am besten öffentlichen Verkehr organisiert. Das wird man tendenziell nicht nur unter ökonomischen, sondern auch unter Qualitätsgesichtspunkten tun müssen und damit produktunabhängig überlegen, ob das ein Nachteil ist. Ich wage es zu bezweifeln, auch wenn ich als Verantwortlicher im SPNV möglicherweise darunter zu leiden hätte. Das muss aber nicht für jeden Raum in diesem Land gelten, man könnte sich auch gegenteilige Entwicklungen in anderen Räumen vorstellen.

Reiner Latsch (Deutsche Bahn AG): Herr Wißen hatte noch nach der Transparenz der Infrastrukturmaßnahmen gefragt. Ich habe in der Zwischenzeit noch einmal in den Gesetzestext geschaut, um zu erläutern, wo wir in die Transparenz hineingegangen sind. Der Gesetzestext unterscheidet Maßnahmen, die aus Mitteln des GVFG und Maßnahmen, die im Wesentlichen aus BSchwAG zu finanzieren sind. Die BSchwAG-Maßnahmen werden dann entsprechend der Quote der entsprechenden Zweckverbände auf die Förderungen angerechnet.

Vor dem Hintergrund haben wir darauf hinweisen wollen, dass es möglicherweise zu einem Verteilungskampf der Maßnahmen kommen kann, die nach dem ersten Absatz gefördert werden, aber nicht hundertprozentig detailliert sind, nämlich „SPNV-Infrastrukturmaßnahmen an Großbahnhöfen“ - dabei fehlt die Definition, was ein Großbahnhof ist - oder „Investitionsmaßnahmen, durch die neue Technologien im ÖPNV erprobt werden sollen“. Es gibt in diesem Zusammenhang noch weitere Detaillierungsgrade. Das ist unter dem Begriff Transparenz zu verstehen.

Horst Lohmann (ver.di Landesbezirk NRW): Zu der Frage nach meiner Reaktion bezüglich des Ausgleichs für Regionalisierungsmittel, mit Verlaub: Unter bestimmten Haushaltszwängen und aufgrund der Tatsache, dass der Landesfinanzminister möglichst schnell einen verfassungskonformen Haushalt vorlegen möchte, stellt sich die Frage der Verwunderung für mich nicht.

Mich verwundert allerdings, dass nicht zumindest der Versuch gestartet worden ist, Mittel loszueisen. Des Weiteren verwundert mich, dass die Frage augenscheinlich noch nicht unter grundgesetzlichen Gesichtspunkten diskutiert worden ist. Die Daseinsvorsorge, zu der der ÖPNV gehört, ist ein grundgesetzlicher Auftrag, und dafür werden ständig die Mittel gekürzt.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Latsch, Herr Brüggemann, in dem Absatz auf Seite 3 Ihrer schriftlichen Stellungnahme, den ich eben zitiert habe, wird gesagt, dass dem hohen Fahrgastaufkommen nicht die alleinige, aber sicherlich eine besondere Bedeutung zukommt, und es wird angeregt, kritisch zu hinterfragen, ob der aktuelle Verteilungsschlüssel dem Rechnung trage. Sie haben eben von Zugkilometern gesprochen. Meinen Sie, dass das Fahrgastaufkommen kritisch zu hinterfragen sei, oder meinen Sie die Zugkilometer? Wenn Sie Letzteres meinen, könnte ich Ihnen sehr viel besser folgen als beim Fahrgastaufkommen.

Noch einmal zum ländlichen Raum: In Ihrer Stellungnahme weisen Sie mit Blick auf die Unterschiede beim landesbedeutsamen Netz bzw. auch den landesbedeutsamen Stationen deutlich darauf hin, dass wir beim jetzigen Gesetzestext ohne andere, deutlichere Regelungen in diesem Zusammenhang zu befürchten haben, dass wir auch Bahnhöfe erster und zweiter Klasse zwischen Landesnetz und Nichtlandesnetz bekommen. Ich bitte hierzu um eine kurze Anmerkung.

Bodo Wißen (SPD): Wenn wir nach 2011 möglicherweise die Situation haben, dass die Mittel nach § 45a entgegen Ihrem Vorschlag in den großen Topf kommen, besteht dann nicht gerade aus Sicht der DB AG die Gefahr, dass der Busverkehr den Bahnverkehr kannibalisiert, weil der Busverkehr bei den Betriebskosten immer günstiger sein würde? Ich weiß, dass Sie auch sehr viele Busse haben, es könnte aber im Zweifel dazu kommen, dass der SPNV gegen den Busverkehr ausgespielt wird und dann zumindest auf längere Sicht die Gefahr besteht, dass sich SPNV-Strecken aus ihrer reinen Schienensicht nicht mehr rechnen. Das wäre möglicherweise ab 2011 eine Gefahr.

Reiner Latsch (Deutsche Bahn AG): Herr Wißen, dass es eine Kannibalisierung ab dem Jahr 2011 geben kann, will ich nicht in Abrede stellen; aber das heute zu wissen, ist faktisch nicht möglich. Wir befürchten - das habe ich eben versucht deutlich zu machen -, dass eine Rabattierung eines erfolgreichen und von der Gesellschaft gewollten Produkts, nämlich Ausbildungs-, Schüler- und Studentenverkehre, gefährdet werden könnte, wenn nicht eine klare Regelung dafür vorherrscht. Das ist der tiefere Sinn, warum wir uns dafür einsetzen, dass der Punkt klar definiert ab 2011 erhalten bleibt. Ich vermag aus meiner Position jetzt nicht zu sagen, wer mit wem ab 2011 möglicherweise in Konkurrenz steht oder welche Wettbewerber zwischen Straße und Schiene existieren.

Herr Becker, zum Landesnetz und der Frage von Bahnhöfen erster und zweiter Ordnung: Wir haben uns dafür eingesetzt, dass die Definition eines Landesnetzes auch die Bahnhöfe beeinflusst. Wir setzen uns aber ebenfalls dafür ein - das wissen Sie aus verschiedenen anderen Diskussionen -, dass wir im Anschluss an die derzeit laufende Modernisierungsoffensive für 87 Bahnhöfe, die wir im Jahr 2008 zu Ende bringen werden, mit den entsprechenden Partnern - das sind Zweckverbände, Kooperationsräume, denen die Möglichkeit zu Investitionen in Infrastruktur jetzt stark erweitert wird - ebenso wie dem Land Nachfolgemaßnahmen zur Modernisierung von Stationen verabreden können. Das ist ein ganz wichtiger Punkt, damit es eben nicht zu Bahnhöfen erster, zweiter und dritter Ordnung kommt. Wir haben verschiedene Kategorien, die im Stati-

onspreissystem abgebildet sind, aber das, was wir gemeinsam wollen, sollten wir auch gemeinsam im Land mit den entsprechenden Finanzierungsmöglichkeiten hinterlegen.

Gerade in der Infrastrukturfinanzierung wird einiges an Verantwortung in die Regionen gegeben, die dann darüber entscheiden können. In den Pauschalen ist in Teilen enthalten, welche Infrastrukturmaßnahmen realisiert werden können. Von daher sehen wir aus der Gesetzesnovellierung heraus nicht die Gefahr erster und zweiter Ordnung. - Herr Brüggemann wird zu dem Punkt des Verteilungsschlüssels Stellung beziehen.

Heinrich Brüggemann (DB Regio NRW): Herr Becker, beim Nachlesen unserer Stellungnahme erkennen auch wir eine gewisse Unschärfe in der Formulierung. Auf Dauer nur Zugkilometer halten wir für schwierig, das Fahrgastaufkommen muss auch eine Rolle spielen, aber nicht die alleinige.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Wir kommen zum nächsten Block. - Für die SGK Nordrhein-Westfalen trägt jetzt Herr Wolfgang Ewald vor.

Wolfgang Ewald (Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik in NRW): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Herzlichen Dank, dass wir als Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik hier vortragen dürfen. Wir haben eine schriftliche Stellungnahme vorgelegt. Ich bin den kommunalen Spitzenverbänden sehr dankbar für ihre Ausführungen; wir können uns dem fast vollinhaltlich anschließen. Ich begrüße auch die regionalpolitischen Aussagen von Herrn von Buchwald vom Verkehrsverband Westfalen; das tragen wir voll mit.

Lassen Sie mich besonders auf die Punkte westfälischer Dachzweckverband, fünf bisherige Zweckverbände und Altverträge eingehen. Zu Ihrer Information: Als die fünf westfälischen Zweckverbände vor einigen Jahren gegründet worden sind, haben sie sich an die Arbeit gemacht, nämlich verschiedene Ausschreibungen durchgeführt. In Westfalen existiert nun eine sehr umfangreiche und heterogene Vertragslandschaft. Mit den einzelnen Verkehrsverträgen sind bestimmte Chancen, aber auch Risiken verbunden. Gewährträger für die Risiken sind im Rahmen der Zweckverbandszuordnung die jeweiligen Gebietskörperschaften. Für uns als Gebietskörperschaften, für die ich sprechen darf, wäre es ein schwer zu verdauender Brocken, wenn wir von heute auf morgen in einen neuen Dachzweckverband transportiert und möglicherweise eine völlig veränderte Risikolandschaft vorfinden würden.

Insofern sind wir der Auffassung, dass es zwischen den alten Zweckverbänden und dem neuen Dachzweckverband unbedingt eine Übergangsfrist geben muss, in der es den Gebietskörperschaften gelingt, die Vertragslandschaft von Alt zu Neu zu überführen. Bei der Fallbeimethode, sich von jetzt auf gleich in einem neuen Dachzweckverband mit einer völlig veränderten Risikoverteilung wiederzufinden, hat die SGK erhebliche Bedenken und sieht sich in dieser Auffassung unterstützt von den kommunalen Spitzenverbänden, insbesondere dem Landkreistag.

Ich weiß, dass es in dieser Frage in den letzten Tagen und Wochen viele Gespräche zwischen der Politik, den Verwaltungen und dem Ministerium gegeben hat. Leider ist es

bis heute nicht gelungen, eine Lösung herbeizuführen, die für alle Seiten akzeptabel ist. Ich bin allerdings der festen Überzeugung - wenn auch mit einer gewissen Sorge -, dass uns dies noch gelingen wird. Meine herzliche Bitte an alle Akteure ist, in dem Sinne zu einer einvernehmlichen Lösung zu kommen. Das ist für uns von der kommunalen Seite von ganz entscheidender Bedeutung. Ansonsten sehen auch wir Chancen und Risiken in dem Gesetz verteilt.

Zum Schluss möchte ich an das anknüpfen, was bereits gesagt worden ist: Wenn wir die Kommunalisierung ernst nehmen, sollten wir uns bemühen, ohne ideologische Scheuklappen zu Lösungen zu kommen, die von beiden Seiten mitgetragen werden können.

Lothar Ebbers (PRO BAHN NRW e. V.): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Für den Fahrgastverband PRO BAHN möchte ich ein paar Aspekte dieser Gesetzesnovelle aus Fahrgastsicht hervorheben.

Zunächst zum organisatorischen Zuschnitt im Bereich des SPNV: Das von der Landesregierung in Auftrag gegebene Gutachten hat aufgezeigt, dass die Zuständigkeiten in Nordrhein-Westfalen besonders kompliziert geregelt sind. Wer jetzt meint, durch das Gesetz werde es besser, wird eines Besseren belehrt. Es geht noch komplizierter. Man löse eine Institution mit der sagenhaften Personalstellenzahl von vier auf, gründe drei neue große Zweckverbände, belasse aber offenbar vorerst alle alten Zweckverbände – Herr Husmann hat vor dem Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein vor wenigen Wochen ausgeführt, dass der NVN erst einmal weiter bestehen bleiben sollte; beim AVV vermute ich Ähnliches – und weiterhin neun für die Tariforganisation notwendige Organisationen, nämlich sechs Verkehrsgemeinschaften und drei Altzweckverbände – AVV, VRS und VRR –, aber jeweils nur für ihren Altbereich.

Wer dann noch vom Fahrgast erwartet, er müsse jetzt sofort wissen, wer für irgendetwas zuständig ist und an wen er sich zu wenden hat – außer vielleicht an die Zeitung oder an die Schlichtungsstelle Nahverkehr –, erwartet wirklich sehr viel. Ich denke, selbst mancher Kommunalpolitiker wird nicht mehr sagen können, wer denn an welcher Stelle der sinnvollste Ansprechpartner ist.

Dass sich die Tariflandschaft möglicherweise unabhängig von diesem Gesetz weiterentwickelt, wollen wir hoffen. Inzwischen beschäftigen wir uns ja schon seit bald zehn Jahren mit der Frage, ob man nicht den VGN-Tarif in den VRR-Tarif integrieren könne. Dies wird durch dieses Gesetzesvorhaben nicht unbedingt beschleunigt; möglicherweise kommt es dann aber doch zu einer Lösung. Wir werden allerdings weiterhin Tarifgrenzen haben – insbesondere in der Metropolregion Rhein-Ruhr. Die Metropolregion Rhein-Ruhr fällt heute in vier von insgesamt neun Zweckverbänden, zukünftig in drei von drei. Tariflich werden in dieser Region vorläufig weiterhin vier Tarife bestehen.

Lassen Sie mich drei Beispiele dafür nennen, dass das nicht weitreichend durch großzügige Übergangstarife ausgeglichen wird: Von Ratingen nach Leverkusen, von Bochum nach Hamm und von Oberhausen nach Wesel gilt kein Verbundtarif. Alle diese drei Strecken werden mit Direktverbindungen zwei- bis dreimal in der Stunde sehr intensiv gefahren und sind keine 50 km weit. – So viel zu den Behauptungen, die auch in einigen Stellungnahmen erhoben werden, die Tariflandschaft sei ja schon ganz sachge-

recht geregelt. Das ist noch lange nicht so. Für das letztgenannte Beispiel, also den Übergang vom VRR- zum VGN-Tarif, bahnt sich allerdings möglicherweise in absehbarer Zeit eine Lösung an.

Ein zweites Problem ist das des Landesnetzes. Der Kollege vom Verkehrsverband Westfalen hat ähnlich wie wir insistiert, man solle jetzt bitte nicht zu detailliert regeln, dass jeder Zug, auch um 23:30 Uhr, nur dort und dort hält und dann auch keine Regionalbahn ersetzen kann, und wir ein Prozedere unter Beteiligung von drei Zweckverbänden und dem Verkehrsausschuss des Landtags einrichten müssen, um eine entsprechende Fahrplanänderung vornehmen zu können. So darf es bitte nicht sein.

Deshalb lautet unsere Aufforderung: Wenn dieses Mittel schon überhaupt gewählt werden soll – nach unserer Einschätzung wird es hauptsächlich hier in Düsseldorf als notwendig angesehen, aber vor Ort eigentlich nicht –, sollte man das Ganze aber bitte nicht zu detailliert festschreiben. Es muss nicht unbedingt jeder Zusatzzug zum RE 4, der zwischen Aachen und Düsseldorf verkehrt, auch noch ins Landesnetz aufgenommen werden. Es muss nicht unbedingt jedes Nachtzugpaar des RE 1, das dann zufällig nur zwischen Hamm und Düsseldorf und nicht bis nach Köln fährt, auch noch als Landesnetz definiert werden. Fassen Sie das dann bitte etwas kleiner.

Bitte gehen Sie auch von den 40 % herunter. In diesem Zusammenhang drängt sich auch der unbedingte Verdacht auf, dass dort die Reserve für den RRX gebildet wird – den wir natürlich ausdrücklich begrüßen. Allerdings erfolgt das möglicherweise auf Kosten der Bedienung der ländlichen Räume. Gerade die Sprachlosigkeit von Herrn Wittke zu diesem Thema – er hat ja gesagt, dafür habe er noch kein Konzept – lässt einen solchen Verdacht aufkommen.

Ein weiterer Punkt, der hier kontrovers diskutiert wurde, ist die Frage der Weiterzahlung der §-45a-Mittel. Heute ist es unbestritten so, dass in den ländlichen Räumen §-45a-Mittel fast die einzige Finanzierungsquelle für den Straßenpersonennahverkehr sind, soweit es sich dort nicht in Einzelfällen um Stadtbussysteme handelt, die kommunal nachfinanziert werden. Das ist unseres Erachtens aber nicht ausreichend; denn es gibt viele wichtige Verkehrsrelationen, auf denen zufällig kein Schülerverkehr abläuft. Dabei handelt es sich insbesondere um Verkehre über Kreisgrenzen oder sogar über Ländergrenzen hinweg. Für sie fehlt dann die Finanzierungsquelle.

An dieser Stelle ist eine weitere Folge zu befürchten. Ich habe lange Zeit in Nordhessen gewohnt und dort erlebt, dass bei einem Rückgang der Schülerzahlen mit der Folge eines Rückgangs der entsprechenden Zahlungen als Erstes die Fahrten gestrichen wurden, die für die normalen Fahrgäste überhaupt noch von Interesse waren. Das ist kein sinniges Finanzierungsinstrument. Deshalb halte ich eine gewisse Loslösung davon für sinnvoll, ohne dass man gänzlich auf einen Ausgleich für diese rabattierte Schülerbeförderung verzichtet. So gibt es in einigen Gebieten in den Fahrplan integrierte Schülerverkehrsfahrten zu bestimmten irgendwo gelegenen Schulen – seien es Waldorfschulen, seien es freie evangelische Schulgemeinden im Siegerland. Es ist nun wirklich kein Verkehrsbedürfnis eines anderen Fahrgastes gegeben, auch einmal dorthin zu fahren. Diese Fahrten werden aber in den allgemeinen ÖPNV integriert, weil es dafür Finanzmittel gibt.

Nächster Punkt – hier verweise ich auch auf die Stellungnahme des VRS –: die zukünftige Verteilung der Mittel zwischen den Ballungsräumen und der Fläche. Der Gesetzentwurf sieht eindeutig vor, dass ab 2011 eine Neuverteilung nach den Parametern Einwohnerzahl, Fläche und Betriebsleistung durchgeführt werden soll. Nach Einwohnern liegen alle drei neuen Zweckverbände sehr eng beieinander. Nach Zugkilometern pro Einwohner steht nicht Westfalen an der Spitze, wie einige meinen könnten, sondern der VRR; an letzter Stelle liegt der VRS. Der Unterschied vom Ersten zum Letzten beträgt aber nur knapp 10 %. Nach Fläche steht der VRR weit vor dem VRS. Weit davor, etwa um den Faktor sechs oder acht, liegt der westfälische Raum. Nach diesen Parametern bräuchte sich der Zweckverband Westfalen also keine Sorge zu machen, dass er bei einer Neuverteilung schlechter abschneiden könnte; er müsste eigentlich besser abschneiden.

In diesem Zusammenhang bestehen allerdings Begehrlichkeiten. Diese ganz generelle Frage könnte meines Erachtens nur gelöst werden, wenn man auch einen anderen Aspekt bei der regionalen Verteilung der Finanzierung betrachtete, nämlich die S-Bahnen bzw. S-Bahn-ähnlichen Regionalbahnen in den Ballungsräumen, die zu einem großen Teil innerörtliche Verkehrsaufgaben wahrnehmen, die ansonsten durch kommunal zu finanzierende Stadtbahnmittel finanziert werden müssen. Dafür gibt es im VRR in gewisser Weise schon ein Instrument, nämlich den Verteilungsschlüssel der kommunalen SPNV-Umlage, die der VRR erhebt. Er richtet sich nach der Anzahl der Zugabfahrten in der entsprechenden Kommune und regelt die Finanzierung dieser Leistungen schon etwas zulasten der stark davon profitierenden Oberzentren, in denen solche Verkehre anfallen.

Das ist einer der vielen Punkte in diesem Gesetzentwurf, der auf die Zukunft verschoben wird. Dieses Gesetz ist eindeutig ein Übergangsgesetz. Es gibt eine ganze Menge von Schlüsseln, die verändert werden sollen – unter anderem den Schlüssel in § 12 Abs. 2:

Die Verteilung wird mit Wirkung ab dem Jahr 2011 neu festgesetzt.

Ja, schön! Aber nach welchen Parametern? Wer stellt das fest?

Des Weiteren gibt es eine ganze Reihe von Verteilungsschlüsseln, bei denen man nicht so einfach nachrechnen kann, wie sie sich denn heute darstellen, die aber auch in der Gesetzesbegründung nirgendwo erwähnt sind. Hier denke ich beispielsweise an die Verteilung der pauschalierten Investitionsförderung nach den in den Jahren 2002 bis 2006 durchschnittlich ausgezahlten Infrastrukturinvestitionen in den jeweiligen Zweckverbandsgebieten mit Ausnahme von Maßnahmen des GVFG-Bundesprogramms und Maßnahmen nach dem Berlin/Bonn-Gesetz. Ich sammle sehr viele Daten; diese habe ich aber beim besten Willen nicht verfügbar, um grob abschätzen zu können, wie die einzelnen Zweckverbände in den Jahren 2002 bis 2006 bei dieser Verteilung denn zufällig abschneiden.

Insofern kann man die Auswirkungen des Gesetzentwurfs an manchen Stellen noch nicht richtig beurteilen. Ich hoffe zumindest, dass sich die Akteure, die dann damit zu tun haben werden, heute schon in etwa vorstellen können, welche Auswirkungen auf sie zukommen, und nicht erst nach Verabschiedung des Gesetzes die entsprechenden Tabellen erstellen.

Ein letzter Punkt zu den Maßnahmen im landesweiten Interesse: Offenbar hat man aus dem Sprechzettel des Ministers abgeschrieben, dass Maßnahmen der Bürgerbusverkehre besonders zu fördern sind. Wir wehren uns nicht gegen Bürgerbusverkehre. Damit wird allerdings etwas weniger Verkehrs- als Sozialpolitik gemacht. Leider konnten wir in den letzten Jahren feststellen, dass sich manche Verkehrsunternehmen in ländlichen Bereichen von Linienverkehren befreien konnten und sie in Bürgerbusverkehre umwandeln konnten. Ich kenne einige entsprechende Beispiele aus dem Landkreis Kleve. Deshalb können wir nicht ganz einhellig das Hohelied des Bürgerbusses singen. Das Einzige, was beim Bürgerbus klar feststeht: Dort sind die Fahrgastzahlen immer einstellig; das ist rein technisch bedingt.

Aus Fahrgastsicht fänden wir an dieser Stelle die Sicherung einer anderen Institution besonders wichtig, nämlich der in Nordrhein-Westfalen vorbildhaft eingeführten Schlichtungsstelle Nahverkehr, die mit ihrer Arbeit nicht nur gegenüber den Verkehrsunternehmen einiges erreicht hat, sondern auch ganz bestimmte Maßnahmen, beispielsweise tariflicher Art, mit in die Wege geleitet hat. Wir als Lobbyverband haben uns immer bemüht, in Zusammenarbeit mit dieser Schlichtungsstelle, mit der wir gerne und gut kooperieren, Anschlusstickets bei Fahrten über Verbundgrenzen hinaus und ähnliche Punkte zu realisieren. Eine Klarstellung, dass die Finanzierung dieser Institution auch im Landesinteresse erfolgt, halten wir für ganz wichtig.

Jetzt will ich auf einige etwas unklare Rechtsbegriffe hinweisen. SPNV ist der Verkehr mit Eisenbahnen. Und was ist mit den Linien 16 und 18 zwischen Köln und Bonn? Ist das nun eine Eisenbahn? Oder handelt es sich dabei um ein eisenbahnähnliches Fahrzeug, das auf einem Zwischenteil nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung verkehrt? Fällt es nun in diesen Bereich oder in einen anderen? – Wir haben schon die Anmerkung im letzten SPNV-Finanzierungsplan dazu gelesen.

Da wir noch nicht genug unklare Rechtsbegriffe haben, wird auch noch der Großbahnhof eingeführt. Was ist denn nun ein Großbahnhof? Und wer bestimmt das? Dass die Hauptbahnhöfe in Köln und Dortmund Großbahnhöfe sind, glaubt ja jeder. Aber ist Duisburg ein Großbahnhof? Ist Hamm einer? – Bitte schaffen Sie etwas klarere Bestimmungen, gerade wenn es darum geht, neue Töpfe einzurichten.

Im Übrigen sehen wir bei solchen neu eingerichteten Töpfen, die aus anderen Mitteln geschaffen werden, immer das Problem, dass gesagt wird: Dann mache ich mein Projekt groß genug; dann fällt es in den Topf hinein, und dann ist die Förderung wahrscheinlicher. – Früher nannte man dies Meistbezuschussungsprinzip. Bitte öffnen Sie diesem Prinzip nicht auch noch Tür und Tor.

Welche Auswirkungen sich ergeben, wird man erst sagen können, wenn das Land zum ersten Mal definiert, was seine landesweit interessanten Projekte sind. Wir hoffen, dass es sich nicht nur um ÖPNV-Maßnahmen in Zusammenhängen mit Flughäfen und Messegeländen handelt. Man sollte ein bisschen weiter gehen und auch die anderen Interessen im Lande berücksichtigen.

Dr. Felix Berschin (NahverkehrsBeratung Südwest): Herr Vorsitzender Röken! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr verehrte Sachverständigen! Sie fragen sich sicherlich, wie die in Baden-Württemberg ansässige NahverkehrsBeratung Südwest als einziger Ex-

terner auf die Rednerliste kommt. Ich denke, es ist gut, auch einmal eine Außensicht der Dinge vorzunehmen. Die Nahverkehrsberatung Südwest war zum Beispiel in Brandenburg sehr intensiv an der dortigen ÖPNV-Finanzreform beteiligt. Auch für Sachsen-Anhalt haben wir die Grundlagenstudien geschrieben. Von daher verfügen wir über einen gewissen bundesweiten Überblick, sodass ich Ihnen eine Außensicht der Dinge darlegen kann. Ich bin auch keiner Lobbygruppe verpflichtet. Deswegen kann ich hier vielleicht doch dem einen oder anderen auf den Schlips treten. Es ist auch nicht ganz einfach, als Berater in NRW ins Geschäft zu kommen. Bitte sehen Sie mir von daher einfach nach, dass ich hier ganz frei rede.

Außer mit ÖPNV-Gesetzen beschäftigen wir uns mit allem, was mit der Planung und Finanzierung des ÖPNV zu tun hat. Beispielsweise führen wir mit Herrn Oberwörmeier, den Sie ja kennengelernt haben, zurzeit die erste große Ausschreibung im Busverkehr in Nordrhein-Westfalen durch. Dabei handelt es sich um ein Pilotprojekt im Bereich Lippe – ganz weit weg von Düsseldorf; aber vielleicht gehen dort manche Sachen doch etwas leichter vonstatten. – Ich möchte Ihnen hier drei Punkte näherbringen.

Erster Punkt: Das für uns zentrale Thema heißt Anreizwirkung. Dieses Wort ist heute überhaupt noch nicht gefallen. Wenn man an die richtige Regelung der Dinge herangeht – Pauschalierung; Transformierung an die Aufgabenträger –, muss von vornherein ein System der Anreizwirkung installiert werden. Dann können Sie sich alles sparen, was zurzeit wieder an Gefahren der Bürokratisierung durch die Landschaft geistert – Quoten von 50, 80 oder 90 %, Landesnetz usw. Sie müssen die Kommunen dazu bekommen, dass sie aus finanziellem Interesse – das ist immer das Entscheidende – das tun, was Sie landespolitisch für richtig halten – seien es durchgehende Tarife, über Kreisgrenzen abgestimmte Fahrpläne, die Vorhaltung eines abgestimmten SPNVs und was Sie sich sonst noch alles wünschen.

Das ist die dringende Empfehlung aus Brandenburg und Sachsen-Anhalt. Dort hat man die Mittel von vornherein nach Aufwands-, Struktur- und Erfolgskriterien vergeben. Vor allem die Erfolgskriterien dürften für Sie von besonderem Belang sein, damit Sie die Effizienz der Landesmittel auch wirklich maximieren können; denn es müsste doch auch Ihr Anliegen sein, dass die Reichweite der Landesmittel erhöht wird. Dies ist durch einen erfolgreichen ÖPNV am besten zu bewerkstelligen – und nicht über irgendwelche Quoten und Töpfchen, bei denen man wieder Gefahr läuft, in das alte System zurückzufallen, das man jetzt ja Gott sei Dank abschaffen möchte.

Mein klares Petitum ist auch: Wenn Sie die Finanzreform insgesamt angehen, haben Sie am ehesten die Chance, das erfolgreich zu tun, wenn Sie von vornherein eine Anreizwirkung installieren. Sobald dieses neue System läuft, werden Sie es wieder verstärkt mit Besitzstandsdenken zu tun haben. Deswegen sollten Sie die Chance nutzen, bei der Übertragung des § 45a und der Fahrzeugförderung auf die kommunalen Gebietskörperschaften von vornherein Anreize in Bezug auf die Verteilung der Mittel zu setzen und dieses Thema nicht auf das Jahr 2010 oder 2011 zu vertagen; denn dann werden Sie das nicht mehr hinbekommen. Dann werden sich die Strukturen wieder entsprechend verhärtet haben. Sachsen-Anhalt und Brandenburg zeigen, dass es möglich ist, auch im großen Konsens mit der kommunalen Ebene Anreizwirkungen zu installieren.

Zweiter Punkt: die Abschaffung des § 45a. Dazu darf ich Sie beglückwünschen. Der § 45a gehört in der Tat auf den Scheiterhaufen der Geschichte. Das Ganze war eine Fehlentwicklung. Damit meine ich nicht, dass es auf diese Weise Geld für den ÖPNV im ländlichen Raum gab, sondern die Ausgestaltung des § 45a, die wichtigste Förderung des ÖPNVs gerade im ländlichen Raum an den zuständigen Aufgabenträgern vorbei zu organisieren. Mit einer solchen Korrektur folgen Sie Brandenburg; auch Hessen und Schleswig-Holstein haben dies vor. Damit sind Sie mit Sicherheit auf dem richtigen Weg.

Lassen Sie sich nicht von den Verkehrsunternehmen beirren, die natürlich auf Besitzstände pochen; etwas anderes wäre auch nicht zu erwarten. Der § 45a Personenbeförderungsgesetz führt in seiner Ausgestaltung durch den Bund zu schlechten ÖPNVs. Die Verkehrsunternehmen bekommen am meisten §-45a-Mittel, wenn sie die Schüler mit möglichst großen Umwegen fahren und wenn die Busse möglichst voll sind. Der § 45a verpflichtet nicht zu ermäßigten Fahrpreisen im Ausbildungsverkehr. Wer das nicht glaubt, möge in einem Urteil des Obergerichtes Lüneburg aus dem Jahre 2005 nachschauen. Dort ist das geklärt worden. §-45a-Mittel sind eine reine Subventionierung des Ausbildungsverkehrs, haben aber keinerlei Outputwirkung für den Fahrgast. Der § 45a verpflichtet in seiner heutigen Ausgestaltung auch überhaupt nicht dazu, ein bestimmtes ÖPNV-Angebot vorzuhalten – im Gegenteil: Wenn man ein schlechtes Angebot hat, hat das eigentlich keinerlei Auswirkungen auf die Finanzmittel nach § 45a. Es gibt Betriebe in NRW, die mehr über den § 45a umsetzen als mit dem Verkauf von Schülerfahrkarten. Dass Sie hier ansetzen, ist meines Erachtens völlig konsequent.

Dritter Punkt: drei Zweckverbände im Schienenpersonennahverkehr. Auch das ist ein Reizthema. Bundesweit besteht ein gewisser Trend, die Kommunalisierung im Schienenpersonennahverkehr doch wieder etwas zurückzudrängen. Ich erinnere an Folgendes: Sachsen-Anhalt hat die Kommunalisierung gestrichen und möchte den SPNV dauerhaft behalten. In Niedersachsen sieht man den Zweckverband Großraum Braunschweig, der wohl zu klein ist, etwas kritisch. In Baden-Württemberg ist man nicht zu weiteren Kommunalisierungen bereit, obwohl sich dort zum Beispiel gerade bei der S-Bahn Rhein-Neckar angeboten hätte, kommunale Aufgabenträger zuzulassen. – Insoweit gibt es einen bundesweiten Trend zu größeren Einheiten im SPNV.

Nach meiner Außensicht der Dinge hätte in Nordrhein-Westfalen allerdings eine bessere Evaluierung der bisherigen Arbeit der Zweckverbände und auch der Agentur Nahverkehr NRW stattfinden müssen. Zum Beispiel sieht es bei dem Thema „Wettbewerb im SPNV“ – Stichwort: Erhöhung der Reichweite der öffentlichen Mittel –, bei dem ich mich relativ gut auskennen denke, doch eher wie folgt aus: Gerade die großen Zweckverbände sind bislang nicht sonderlich erfolgreich und haben daher bei den Kürzungen der Regionalisierungsmittel aktuell die größten Probleme, während die kleinen Zweckverbände, denen man das vielleicht gar nicht zugetraut hätte, bei den Einsparungen öffentlicher Mittel und den Effizienzerhöhungen durch Wettbewerb meines Erachtens bessere Ergebnisse vorzuweisen haben.

Sicherlich sind noch viele andere Facetten in eine Evaluierung einzubeziehen. Das von mir Geschilderte wäre aber erforderlich, um die Struktur sauber neu aufzustellen und

nicht Gefahr zu laufen, ein neues 3+9-System zu bekommen, das wieder stark von Besitzstandsdenken geprägt wäre und in der Folge möglicherweise die Effizienzreserven versteckt, die Sie sich von diesem neuen System ja gerade versprechen.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Nun haben die Abgeordneten Gelegenheit, den Sachverständigen dieses Blocks Fragen zu stellen.

Bodo Wißen (SPD): Herr Ewald, in den letzten Tagen haben wir das bereits angesprochene Gutachten vom Regionalrat Arnsberg bekommen. Vor diesem Hintergrund frage ich Sie, ob der hier in Rede stehende Gesetzentwurf aus Ihrer Sicht in Bezug auf die Rolle der Regionalräte mit dem Landesplanungsgesetz NRW kompatibel ist.

Herr Ewald, abgesehen vom Regionalrat Arnsberg können die Regionalräte über die Fläche mit diesem Gesetzentwurf eigentlich nicht ganz zufrieden sein. Es gibt einen Beschluss des Regionalrates des Regierungsbezirks Detmold, der in seiner Sitzung vom 23. April 2007 bei einer Enthaltung einstimmig angenommen wurde. Dieser Beschluss beinhaltet im Wesentlichen, dass dieser Regionalrat die vorgesehene Strukturveränderung der SPNV-Zweckverbände – statt neun künftig nur noch drei Kooperationsräume – strikt ablehnt. Vielleicht könnten Sie aus kommunaler Sicht noch etwas dazu sagen.

Herr Dr. Berschin, ich habe Sie so verstanden, dass Sie diese Kommunalisierung aufgrund Ihrer Erfahrungen aus dem Südwesten Deutschlands befürworten. Wenn ich den Gesetzentwurf lese, stelle ich aber eher das Gegenteil fest; denn bezüglich des SPNV haben wir drei große Verbände. Wenn beispielsweise der Kreis Kleve jetzt versuchen soll, in irgendeiner Weise in Verhandlungen mit den anderen Bereichen, künftig vielleicht dem VRR, einzutreten, wird das Gewicht des Kreises Kleve durch die Novelle ja nicht wachsen, sondern eher zurückgehen – und damit natürlich auch das Gewicht der einzelnen Städte und Gemeinden. Insofern frage ich nach, ob ich Sie richtig verstanden habe oder ob dieses Gesetz nicht doch eher kommunalfeindlich denn kommunalförderlich ist.

Herrn Ebberts, gehörten in den Gesetzentwurf aus Ihrer Sicht als Vertreter eines Fahrgastverbandes nicht auch der Qualitätsmaßstab und die Kundenorientierung? Sie haben das ja am Beispiel möglicher Aufteilungen deutlich gemacht. Muss man aber nicht auch Ansprüche an die Qualität des SPNV und beispielsweise auch des Busverkehrs deutlich formulieren?

Horst Becker (GRÜNE): Herr Ebberts, würden Sie aus Sicht der Bahnfahrgäste davon abraten, diesen Gesetzentwurf mit diesen Unklarheiten und Mängeln in Kraft treten zu lassen und eher den jetzigen Zustand besser finden? Oder sind Sie wie ein Teil der Vorredner – so habe ich sie jedenfalls verstanden – der Meinung, dass eine Menge der darin geregelten Punkte so begrüßenswert sind, dass man den Gesetzentwurf trotz aller Kritik doch zum überwiegenden Teil in Kraft treten lassen sollte?

Herr Ewald, in Bezug auf die teilweise oder vollständige Kompensation der mangelnden bzw. zurückgehenden Regionalisierungsmittel habe ich folgende Frage an Sie: Hier im

Landtag ist ein Antrag unserer Fraktion zu diesem Thema behandelt worden, in dem wir genau das vorgesehen hatten, was Sie – und in einer ähnlichen Richtung auch der Vertreter von Ver.di – gefordert haben, nämlich eine Kompensation. Sind Sie der Meinung, dass man nach wie vor daran arbeiten sollte, dass das Land Nordrhein-Westfalen eine solche Kompensation vornimmt? Und was halten Sie davon, dass unser entsprechender Antrag im Landtag abgelehnt worden ist?

Bernhard Schemmer (CDU): Herr Ewald, stellt sich statt der Frage der vermeintlichen Kompensation nicht eine andere Frage, die auf Blatt 2 Ihrer schriftlichen Stellungnahme angesprochen worden ist, nämlich die Frage, wie viele Regionalisierungsmittel jedes einzelne Bundesland pro Einwohner bekommt? Dort belegt Nordrhein-Westfalen mit 61,50 € pro Einwohner neben Bremen einen Schlussplatz. In der Vergangenheit sind hier, insbesondere von Herrn Horstmann, wohl einige Dinge auf dem Altar des Metrorapid geopfert worden. Meine Frage an Sie lautet: Wo sehen Sie denn Ansätze, um auch pro Einwohner gesehen zu einer gerechteren Verteilung der Regionalisierungsmittel des Bundes auf die einzelnen Bundesländer zu kommen?

Wolfgang Ewald (Sozialdemokratische Gemeinschaft für Kommunalpolitik in NRW): Herzlichen Dank für Ihre Fragen, die zum Teil ja über das eigentliche Gesetzgebungsvorhaben hinausgehen. Ich fange einmal mit der Frage von Herrn Schemmer an, welche Chancen ich sehe, zu einer gerechteren Verteilung der Regionalisierungsmittel zu kommen. Zunächst ist festzuhalten, dass NRW in dem Konzert der Mittelvergabe ganz, ganz hinten steht. Die Gründe dafür haben Sie auch genannt. Das ist so. Da ist auch nichts zu beschönigen. Es kann aber nicht sein, dass ein Argument, das in der Vergangenheit mal gegolten hat und seinerzeit auch aus gutem Grunde eingebracht worden ist, nun für alle Zeiten fortgeschrieben wird. Wenn Sie mich persönlich fragen, sehe ich an dieser Stelle die Landesregierung ganz klar in der Pflicht, darauf hinzuweisen und dafür zu kämpfen, dass NRW im Konzert der Bundesländer wenigstens einen Mittelplatz einnimmt. Wir wollen ja nicht mehr haben als die anderen; wir wollen aber auch nicht weniger. – Die Frage nach den Verantwortlichkeiten beantwortet sich in diesem Hause wohl von alleine.

Herr Becker, Sie haben die Teilkompensation durch das Land angesprochen. Mir ist Ihr Antrag bekannt. Ich kenne auch das Abstimmungsergebnis. Natürlich denke ich – sonst würden wir ja auch nicht hier sitzen –, dass der Verkehrsbereich ein sehr wichtiger politischer Bereich ist. Schließlich hat er auch eine Schlüsselfunktion für andere Politikbereiche; ich denke nur an die Strukturpolitik und die Klimaschutzpolitik. Selbstverständlich würde ich mir wünschen, dass das Abstimmungsverhalten zukünftig auch diese Bedeutung des Verkehrsbereichs widerspiegelt. Wenn dies in der Vergangenheit nicht immer gelungen ist, heißt das ja nicht, dass man in Zukunft keine besseren Ergebnisse in dieser Richtung erzielen sollte. Das würde ich mir schon wünschen.

Herr Wißen, Ihre beiden Fragen nach der Kompatibilität zum Landesplanungsgesetz und dem Beschluss des Regionalrats des Regierungsbezirks Detmold betreffen die Regionalräte. Ich bin selbst Mitglied des Regionalrats – Herr von Buchwald auch; daher würde ich die Frage nach dem Gutachten vom Regionalrat Arnsberg gerne an ihn weitergeben.

Gestatten Sie mir aber zunächst einmal eine allgemeine Einschätzung. Man könnte der Auffassung sein, dass die Regionalräte, die ja vom ÖPNV-Gesetz betroffen sind, am Althergebrachten festhalten – in Anführungsstrichen: „Besitzstandswahrung“. Meine Wahrnehmung ist aber eine andere. Ich nehme wahr, dass die Regionalräte sehr wohl die kommunalen Sorgen, die ich eben vortragen durfte, teilen und insofern auch ihre regionale Verantwortung wahrnehmen.

Es geht ihnen also mitnichten darum, Macht und Einfluss und Sitze zu bewahren. Vielmehr stehen die Regionalräte in Verantwortung ihrer gesetzlich zugewiesenen Aufgabe und äußern sich. Beide Regionalräte, Detmold und Arnsberg, haben sich in unterschiedlicher Weise geäußert. Detmold lehnt das Ganze ab – das ist ein politischer Beschluss –, während Arnsberg den Weg gegangen ist, sich dieser Frage juristisch anzunehmen. Man hat es nämlich auf der einen Seite mit dem Verkehrsbereich und auf der anderen Seite mit dem Landesplanungsbereich zu tun.

Inzwischen liegt ein entsprechendes Gutachten vor. Das Ergebnis dieses Gutachtens ist im Verlauf der Diskussion an der einen oder anderen Stelle schon einmal genannt worden. Hierzu sollte aber Herr von Buchwald etwas sagen, wenn Sie einverstanden sind, Herr Vorsitzender.

Werner von Buchwald (Verkehrsverband Westfalen): Ich möchte das Gutachten hier nicht vortragen, sondern nur sein Ergebnis darstellen. Die Bedenken des Regionalrates bezüglich der Doppelregelung einer Zuständigkeit in zwei Gesetzen in unterschiedliche Richtung werden vom Gutachter bestätigt. Vor diesem Hintergrund wird dringend eine Klärung angemahnt, was denn nun eigentlich gelten soll.

Dr. Felix Berschin (NahverkehrsBeratung Südwest): Ich bin insbesondere nach meiner Befürwortung gefragt worden. Diese Konzepte der Zusammenführung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung bei dem kommunal zuständigen Aufgabenträger sind schon parallel zur Bahnreform entstanden. Insofern ziehen wir nun das nach, was mit der Bahnreform bei der Schiene schon lange erfolgreich praktiziert wird: dass man denjenigen, die die Aufgaben erfüllen, natürlich auch das Geld gibt, um diese Aufgaben zu erfüllen, und nicht die Finanzwege so konstruiert, dass das Geld an den Zuständigen in großen Strömen vorbeifließt, wie es bislang der Fall war – Stichworte: Fahrzeugförderung und §-45a-Förderung; eventuell auch starke Einflussnahme im Schienennahverkehr dahin gehend, dass man die Zweckverbände vielleicht nicht ganz frei hat arbeiten lassen.

Unsere Erfahrung stützt sich insbesondere auf Brandenburg und Sachsen-Anhalt, die das Ganze schon vor zwei Jahren erfolgreich umgesetzt haben. Ich habe ferner Hessen und Schleswig-Holstein genannt. Auch in Sachsen soll die Einbeziehung des Schienennahverkehrs noch einmal grundsätzlich untersucht werden. Es ist also ein bundesweiter Trend, jetzt, zwölf Jahre nach der Bahnreform, auch im SBV, also im Straßenbahn- und Busverkehr, diese grundlegenden Reformen durchzuführen.

Nach unserer Ansicht ist dabei der zentrale Punkt, dass dieses System von vornherein dazu führen muss, mehr ÖPNV für das gleiche – schlimmstenfalls sogar weniger – Geld

zu erreichen. Dies gelingt am besten, wenn man finanzielle Anreize setzt, anstatt allzu viele Vorgaben zu machen.

In diesem Zusammenhang möchte ich Sie auf ein großes Problem hinweisen. Diese Finanzreformen führen möglicherweise kurzfristig dazu, dass die kommunalen Aufgabenträger Eigenmittel zurückfahren; denn die Mittel, die sie in diesem Rahmen vom Land bekommen, waren bisher nicht Bestandteil ihrer Haushalte, weil die Mittel direkt an die Verkehrsunternehmen gingen. Jetzt kann man Investitionen etc. strecken. Man merkt es nicht sofort am Angebot, wenn Kommunalmittel zurückgefahren werden. Sie brauchen nur einmal in Ihren eigenen Bereich zu schauen. Die Bundesrepublik Deutschland hat mit den Bundesländern äußerst schlechte Erfahrungen gemacht, was die Regionalisierungsmittel angeht. Ich gehe von ungefähr 1 Milliarde € aus, die die Bundesländern im Bereich der Regionalisierungsmittel zweckentfremdet haben – sprich: bisherige eigene Haushaltsleistungen durch den Einsatz von Bundesregionalisierungsmitteln ersetzt haben.

Lassen Sie sich das eine Warnung sein. Sie sollten auch den Bereich der kommunalen Eigenmittel in dieses Finanzvorhaben einbeziehen – aber wiederum eher über Anreize. Wenn Sie die Kommunen gängeln und ihnen vorschreiben, dass sie nachweisen müssen, bestimmte Summen einzusetzen, werden sie immer Mittel und Wege finden, Ihnen entsprechende Nachweise zu liefern. Das ist wenig zielführend. Setzen Sie stattdessen auf die Kräfte der kommunalen Selbstverwaltung und die bei richtigen Rahmenbedingungen bestehende Kraft zur Schaffung von effizienten Strukturen im ÖPNV.

Lothar Ebberts (PRO BAHN NRW e. V.): Herr Wißen hat mich auf die Themen Qualität und Kundenorientierung angesprochen. Wir können in dem vorliegenden Gesetzentwurf eines feststellen: Die Ziele sind praktisch unverändert bzw. noch um die grenzüberschreitenden Verkehre worden. Dazu finden wir relativ allgemeine, aber doch in die richtige Richtung führende Formulierungen, zum Beispiel in § 6 Abs. 3 und 4.

Die Kundenrechte sind ein wichtiges Thema, das auch erst in den letzten Jahren – unter anderem durch die Arbeit unseres Verbandes – in die politische Öffentlichkeit gekommen ist. Sie müssen nicht unbedingt in diesem Gesetzentwurf geregelt werden. Es gibt auch eine Reihe anderer Instrumente. An dieser Stelle will ich einmal an die an mancher Stelle wohl schon fast vergessene „Qualitätscharta für den Nahverkehr in NRW“ erinnern, die noch einer der Vorgänger von Herrn Wittke – ich glaube, im Jahre 2001 – abgeschlossen hat. Daraus müssen auch ganz bestimmte Konsequenzen gezogen werden.

Es ist wie mit fast jedem Gesetz: Die Qualität des Gesetzes wird davon abhängen, wie es tatsächlich umgesetzt wird und wie es von den verschiedensten Aufgabenträgern, deren Komplexität und Kompliziertheit ich ja schon dargestellt habe, „gelebt“ wird. Aber es ist nicht unbedingt alles auf Landesebene fest regelbar oder regulierungswürdig. Die Zielvorgaben sollten allerdings ständig im Auge bleiben. Gerade solche Dinge wie die Qualitätsberichte für den SPNV, die möglicherweise auch einmal übergreifend durch ÖPNV-Qualitätsberichte ergänzt werden sollten, sind für uns sehr wichtige Instrumente – gerade auch für die Aufgabenträger bei den Verhandlungen mit den Auftragnehmern, also den Verkehrsunternehmen.

Zu der Frage, ob man diesem Gesetzentwurf nun zustimmen oder ihn ablehnen würde: Fast alle haben geschrieben, dass darin Positionen enthalten sind, die sie auf jeden Fall für sinnvoll halten und die sie realisiert haben möchten. So ist meines Erachtens die allgemeine Regulierung der Finanzen recht sachgerecht und vor allen Dingen in Bezug auf den SPNV auch in gewisser Weise zukunftsfest, weil dort eine Dynamisierung entsprechend der Dynamisierung der Bundesmittel vorgesehen ist. Etwas problematischer ist es bei den Mitteln für den kommunalen ÖPNV, weil an dieser Stelle keine Dynamisierung vorgesehen ist. Wie der Disput um die §-45a-Mittel gezeigt hat, wird dort aber möglicherweise trotzdem eine Planungssicherheit gegeben, weil die 110 bzw. am Ende 240 Millionen € darin festgeschrieben werden.

Die Veränderung der Struktur und der Aufgabenträgerschaft wird mit Sicherheit eines bringen, nämlich Unruhe. Sie ist schon feststellbar. Und das wird leider keine produktive Unruhe sein. Deshalb sehen wir überhaupt keinen Vorteil darin.

Für die Abstimmung kann ich Ihnen fast nur raten: punktweise. Ich glaube, parlamentarisch heißt es: abschnittsweise Abstimmung.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Gibt es weitere Nachfragen? – Das ist nicht der Fall. Dann kommen wir zum nächsten Block.

Jürgen Eichel (Verkehrsclub Deutschland, Landesverband NRW): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich möchte, wenn auch nur ganz kurz, noch einmal die Außensicht zu Wort kommen lassen, damit Herr Dr. Berschin aus Baden-Württemberg nicht ganz alleine ist. In Leipzig hat man eine Übersicht darüber erstellt, wie die einzelnen Bundesländer mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel umgehen. In der entsprechenden Broschüre für den Großraum Leipzig wird zu NRW ausgeführt – Zitat –:

Auf Bürokratieabbau setzt Nordrhein-Westfalen. Hier sollen die Kürzungen von insgesamt 516 Millionen € durch Umstrukturierung der Verkehrsverbände kompensiert werden.

Als wir das gehört haben, dachten wir zuerst, das könne doch nicht ganz ernst gemeint sein. In einer Antwort der Landesregierung auf eine Anfrage der SPD-Fraktion vom März dieses Jahres kann man aber ähnliche Formulierungen finden. Ich würde einmal die Behauptung wagen, dass das bei den in diesem Raum Sitzenden nicht ganz so gesehen wird. Bei uns ist das aber wohl doch ähnlich.

Vor einiger Zeit haben wir gemeinsam mit dem Fahrgastverband PRO BAHN in Düsseldorf eine Tagung zur Novellierung des ÖPNV-Gesetzes durchgeführt, an der unter anderem Vertreter des Ministeriums und des VRR teilgenommen haben. Diese Tagung haben wir „Bleibt alles anders?“ genannt. Dieser Titel gibt ein wenig den Eindruck wieder, den man gewinnen kann.

Auch wir würden die Pauschalierung für sinnvoll halten, wenn in diesem Rahmen vereinfacht Mittel bereitgestellt würden. Auch wir würden die Zuleitung vor allem über die Aufgabenträger favorisieren – was ja nicht heißt, dass bei den Verkehrsunternehmen nicht auch entsprechende Mittel ankommen sollen. Allerdings würden auch wir sagen, dass eine Pauschalierung ohne Dynamisierung – immerhin hat man im SPNV ja eine

Dynamisierung vorgesehen – einer realen Kürzung gleichkäme und noch einmal überdacht werden sollte.

Wir sind nach wie vor kritisch – das waren wir schon bei der Anhörung zu dem jetzt geltenden Gesetz, wie ich noch einmal nachgelesen habe –, was die Finanzierung von Schienenersatzverkehr aus Regionalisierungsmitteln angeht; denn diese Mittel sind ja vorrangig für den Schienenverkehr vorgesehen und sollten auch dafür ausgegeben werden. Wir würden die Revision unterstützen und plädieren – wie Herr Dr. Berschin gerade schon ausgeführt hat – insbesondere dafür, auch Elemente wie Fahrgastzahlzuwächse, Haltestellendichte usw. einfließen zu lassen.

Die Frage „Bleibt alles anders?“ könnte man auch in Bezug auf die Organisationsreform stellen. In der Tat scheint es so zu sein, dass es statt zu einer Reduzierung auf drei Organisationen jetzt zu der Lösung „3+9“ kommt, die wir nicht so glücklich finden. Wir sehen den westfälischen Großverband auch als eher zu groß an. Die Frage, wie man sich in einem Raum von Borken bis Siegen eigentlich trifft und sich gemeinsam präsentiert, ist schwierig zu beantworten.

Genau wie PRO BAHN haben wir immer eine mittlere Lösung für gut gehalten. Zum Beispiel könnten wir uns vorstellen, dass es in Nordrhein-Westfalen fünf Kooperationsräume gibt. Diesen würden wir auch die Hoheit über die Tarife einräumen, sodass an dieser Stelle weniger Schnittstellen und Reibungsverluste entstehen würden. Ich habe gelesen, dass man sich in Detmold vorstellen könnte, Paderborn/Höxter und Ostwestfalen zusammenzulegen. Das wäre ja schon ein Schritt in diese Richtung, ohne dass man gleich bei Groß-Westfalen landet.

Zum Landesnetz: Verschiedentlich wurde es als positiv bezeichnet, dass jetzt erst einmal 40 Millionen Zugkilometer garantiert sind. In diesem Zusammenhang darf ich darauf hinweisen, dass nach dem gegenwärtig geltenden Gesetz mehr als das Doppelte, nämlich 98,8 Millionen Zugkilometer, garantiert sind; denn dort ist das bedarfsgerechte Angebot auf die Leistungen des ITF zu diesem Zeitpunkt festgelegt, was ja auch von uns gefordert wurde. Wir sehen hier doch ein insgesamt merkwürdiges Missverhältnis. Auf der einen Seite zieht die Landesebene sich heraus. Auf der anderen Seite wollen Herr Sahnen, Herr Wißen und Herr Becker demnächst darüber entscheiden – was ich mir eigentlich nicht vorstellen kann –, ob der RE in Düsseldorf-Benrath hält oder nicht. Ich glaube nicht, dass Sie das wirklich wollen.

Ich fände es aber sinnvoll, im Landesgesetz festzulegen: Wir sind Bahnland Nummer eins. Wir wollen vor Bayern sein und landesweit 100 Millionen Zugkilometer fahren. – Man sollte sich noch einmal mit der Frage beschäftigen, ob man weiter in diese Richtung denken möchte.

In Bezug auf die Nahverkehrspläne plädieren wir entschieden für eine Beibehaltung der Überprüfungsfrist, damit sich auch Aufgabenträger, die – vorsichtig gesprochen – dem ÖPNV sonst vielleicht nicht so gewogen sind, zumindest alle fünf Jahre einmal damit beschäftigen müssen. Das heißt ja nicht, dass man dann gleich das monumentale Werk komplett neu schreiben muss. Wie wir alle wissen, gibt es natürlich auch sehr viele, die sich dort stark engagieren. Dann gibt es die Mittelebene. Dort ist man schon gut dabei; es könnte aber noch ein bisschen besser werden. Letztlich gibt es andere, bei denen

nicht so viel passiert. Wir hielten es für gut, jedem weiterhin den Anreiz zu lassen, zumindest alle fünf Jahre einmal darüberzuschauen.

Insgesamt scheint uns die Balance zwischen den Aufgaben des Landes, den Aufgaben der Kommunen und den Aufgaben der Zweckverbände nicht ganz überzeugend hergestellt zu sein. Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang einige Beispiele nennen. Bei vielen dieser Punkte bin ich auch der Meinung, dass sich die Landesebene dazu äußern sollte – zumal dann, wenn die Agentur Nahverkehr NRW zukünftig vielleicht nicht mehr existiert.

Das gilt, wie gerade angesprochen, für die Frage des Gesamtangebotes in NRW. Wie viele Zugkilometer wollen wir denn fahren? Wollen wir Bahnland Nummer eins sein? Oder wollen wir diese Position doch den Bayern überlassen? Das gilt für den NRW-Tarif, den man vielleicht über Kompetenz-Center weiter regeln kann, oder auch für den landesweiten Qualitätsbericht. Das gilt auch für Fragen wie das Verhältnis zur DB AG. Herr Ebbers und ich sind ja hin und wieder Gast im Verkehrsausschuss und hören uns besonders gerne an, wenn die Deutsche Bahn AG dort vorträgt – zum Beispiel zu Themen vom Fernverkehr über die Freigabe von Fernverkehrszügen für Nahverkehrskunden bis hin zur Frage, ob und inwieweit die Bundesländer zukünftig in eine Art Misch-Fernverkehr, der bestellt werden könnte, einsteigen sollten.

An dieser Stelle existiert ein großes Feld von Aufgaben, bei denen die Landesebene gefordert ist und gefordert bleiben sollte. Das sollte in einem solchen Gesetz auch zum Ausdruck kommen, während die Frage der Einzelhaltepunkte von REs dort eher fehl am Platz ist.

Mein letzter Punkt: Wie gerade schon angesprochen wurde, sind die Ziele ja durchaus beschrieben. In der Integrierten Gesamtverkehrsplanung, die uns vor zwei Jahren über viele Monate umgetrieben hat, ist ein Qualitätsziel für NRW dargestellt, das vielleicht gar nicht so bekannt ist. In der Tat steht dort aber, dass man mehr ÖPNV – zumindest teilweise auch zulasten des Autoverkehrs – will. Das hört man von der Landesregierung jetzt nicht mehr so häufig. Es steht aber darin. Man sollte dieses Ziel natürlich auch im ÖPNV-Gesetz zum Ausdruck bringen.

In diesem Sinne würden wir in der Tat dafür plädieren, die Regelungen auf den Ebenen zu belassen, wo sie sinnvoll angesiedelt sind, auf Landesebene dann aber entschieden dafür einzutreten, dass Nordrhein-Westfalen Bahnland bleibt.

Johannes Krems (Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V.):
Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Landtagsabgeordneten! Vielen Dank dafür, dass ich als Vertreter der privaten Omnibusunternehmen – immerhin gibt es in Nordrhein-Westfalen 900 private Omnibusunternehmer – Ihnen unsere Meinung zu dem ÖPNV-Gesetz und den vorgesehenen Novellierungen dieses Gesetzes mitteilen kann.

Wir begrüßen zunächst einmal den von der Landesregierung verfolgten Ansatz, den Bürokratieabbau weiter zu verstärken. Wir sehen es schon als Bürokratieabbau an, wenn die neun Kooperationsräume – wenn auch möglicherweise über einen Zwischenschritt, aber wohl langfristig doch – zu drei oder vier Kooperationsräumen zusammengefasst werden.

Weiterhin sehen wir es als Abbau der Bürokratie an, wenn man sich Nahverkehrspläne nur noch bei Bedarf ansieht. Man kann nicht meinen, den ÖPNV vor Ort alle fünf Jahre neu erfinden zu können. Eine solche Revision sollte in der Tat nur erfolgen, wenn es wirklich die Notwendigkeit dazu gibt.

Mit Sorge erfüllt uns als private Verkehrsunternehmen allerdings der Ansatz der Landesregierung, die unternehmerische Initiative im ÖPNV zurückfahren und die kommunalen Aufgabenträger zu fördern, wodurch deren Einfluss stark ausgebaut wird. Das bezieht sich insbesondere auf die Finanzierung des ÖPNV. Bisher gab es im ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen unternehmensbezogene Finanzierungskomponenten – zum einen die Fahrzeugförderung und zum anderen die §-45a-Mittel, die unmittelbar den Verkehrsunternehmen zustanden. Diese Mittel sollen jetzt – die Fahrzeugförderung ab 2008 und die §-45a-Mittel ab 2011 – den Verkehrsunternehmen als unmittelbare Ansprüche entzogen werden und stattdessen der freien Verfügung der Aufgabenträger zugewiesen werden. Zwar steht im Gesetzentwurf, dass 80 % dieser Mittel an die Verkehrsunternehmen weiterzuleiten sind. 20 % verbleiben aber im Bereich der Aufgabenträger. Bei 240 Millionen € sind das immerhin 48 Millionen €.

Wenn wir uns an dieser Stelle die Stellungnahmen des Landkreistages und des Städte- und Gemeindebundes ansehen, stellen wir fest, dass sie selbst damit nicht zufrieden sind. Sie wollen eigentlich über 50 % selber verfügen und damit diese Mittel den Verkehrsunternehmen entziehen und für ihre eigenen Zwecke verwenden.

Wir haben schlechte Erfahrungen damit gemacht, dass Aufgabenträgern freie Mittel zur Verfügung gestellt werden. Ich denke nur an die seinerzeitige Planungspauschale für die Nahverkehrspläne. Einige Aufgabenträger haben das Geld in den ersten beiden Jahren, als sie den Nahverkehrsplan entwickeln mussten, dafür verwendet, die weiteren Gelder aber in den ÖPNV gesteckt. Viele Aufgabenträger haben diese Regelung aber dazu genutzt, eigene Kreisverkehrsgesellschaften bzw. Verwaltungsstrukturen aufzubauen. Wenn diese Mittel hier wiederum in der freien Verfügung stehen, befürchte ich, dass sie nicht mehr für den Verkehrsbereich und damit für den Fahrgast verwendet werden, sondern zum Aufbau von Verwaltungsstrukturen.

Aus unserer Sicht ist sehr bedauerlich, dass die Landesregierung die Fahrzeugförderung als Landesvorgabe nicht mehr weiterverfolgen will. Insbesondere die Fahrzeugförderung hat in Nordrhein-Westfalen dazu geführt, dass bei uns der Niederflrbus eingeführt wurde. Sie hat dazu geführt, dass wir auch dem Klimaschutzgedanken Rechnung getragen haben, weil an die Busse immer stärkere Anforderungen in Bezug auf die Umwelt gestellt wurden und das Ganze auch entsprechend umgesetzt wird. Wenn die Fahrzeugförderung jetzt abgeschafft wird, müssen wir nach meiner Befürchtung langfristig damit rechnen, dass die Fahrzeugparks veralten werden, dass also weniger in die Fahrzeuge investiert wird.

Selbst wenn einige Aufgabenträger beabsichtigen, die Fahrzeugförderung auch nach 2008 erst einmal weiterzuführen, wird es zu rein praktischen Problemen kommen. Nehmen Sie zum Beispiel einmal an, dass die Stadt Düsseldorf sich entscheiden sollte, die Fahrzeugförderung weiterhin beizubehalten, und der Kreis Mettmann aus der Fahrzeugförderung aussteigt. Es gibt sehr viele Linien, die aus Düsseldorf in den Kreis Mettmann hinausführen und auch umgekehrt vom Kreis Mettmann nach Düsseldorf hineinführen.

Ich glaube nicht, dass die Stadt Düsseldorf langfristig Busse fördern wird, die auch im Kreis Mettmann fahren. Von daher befürchte ich, dass uns die Fahrzeugförderung über diese Schiene langfristig entzogen wird. Das wird sicherlich großen Einfluss auf die Fahrzeugqualität und damit auch auf das Angebot im ÖPNV haben.

Des Weiteren liegt uns der hier schon mehrfach angesprochene Punkt der §-45a-Mittel besonders am Herzen. Hier haben sich bis jetzt insbesondere die kommunalen Verkehrsunternehmen beklagt. In Nordrhein-Westfalen gibt es aber – hauptsächlich in Ostwestfalen – auch 30 bis 40 private Verkehrsunternehmen, die bisher den Linienverkehr eigenwirtschaftlich erbracht haben. Bis auf Ausgleichszahlungen für die verbilligte Beförderung von Schülern und die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten haben sie keine Zuschüsse bekommen. Wenn den Unternehmen künftig die Mittel insbesondere nach § 45a nicht mehr zustehen – und ich befürchte, dass die Aufgabenträger die entsprechenden Mittel dann nicht 1:1 weiterleiten werden –, werden diese Verkehre gemeinwirtschaftlich und können nicht mehr eigenwirtschaftlich betrieben werden.

Nun komme ich auf den europäischen Kontext zu sprechen. Wir haben auf der europäischen Ebene gerade mit der geplanten EU-Verordnung zur Novellierung der Verordnung 1191/69 erreicht, dass Zahlungen für die verbilligte Beförderung von Schülern und Auszubildenden, die an Unternehmen geleistet werden, nicht zur Gemeinwirtschaftlichkeit führen und insbesondere nicht zur Folge haben, dass diese Verkehre europaweit ausgeschrieben werden müssen. Wenn der Landesgesetzgeber diese Verbindung aufgibt, bedeutet das, dass sämtliche Verkehre, für die §-45a-Mittel oder dann die neue Landesförderung gewährt werden, gemeinwirtschaftlich werden und damit dem europäischen Ausschreibungswettbewerb unterworfen sind. Gerade für unsere mittelständischen privaten Verkehrsunternehmen ist das natürlich problematisch; denn dann müssen sie sich für zwei, drei oder vier Linien einem europäischen Ausschreibungswettbewerb mit den entsprechenden umfangreichen Formalien stellen.

Deshalb plädieren wir dafür, dass es – auch wenn wir Vereinfachungen bei § 45a für sinnvoll halten – auf jeden Fall eine Verbindung zur ermäßigten Schülerbeförderung geben soll, um sich den soeben geschilderten Ansatz, den die Bundesregierung auf der europäischen Ebene durchgesetzt hat, nicht auf Landesebene zu verbauen.

Das waren unsere Hauptanmerkungen. Die anderen Punkte können Sie unserer schriftlichen Stellungnahme entnehmen.

Dr. Burkhard Rüberg (Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Mein Kompliment an Sie, dass die Mitglieder des Ausschusses für Bauen und Verkehr so lange ausharren, zumal sie nicht unbedingt erwarten müssen, dass jetzt noch viel Neues kommt! Vielleicht bekommt man aber doch noch einmal ein wenig Zustimmung und Öffnung hin, wenn man einige Punkte ergänzend hinzufügt.

Aber erst einmal zu meiner Person: Ich bin zum einen Finanzvorstand bei der BOGESTRA und zum anderen Vorsitzender der kommunalen Verkehrsunternehmen im Verbund Rhein-Ruhr. – Aus Gründen der Vereinfachung werde ich mich bei meiner Stellungnahme auf die Finanzierung des ÖPNV konzentrieren. Darüber haben wir in der

Gesellschafterversammlung auch gesprochen; deswegen habe ich dort eine gewisse Legitimation.

Ihnen darf ich sagen, dass wir nicht mehr Geld wollen, als im Gesetz steht. Wir möchten aber auch, dass die jetzt vorhandenen Mittel – sie sind ja durch die Vorjahre reduziert – effizient eingesetzt werden. Mit kleinen Änderungen wird man das auch hinkriegen, denke ich. Mit „effizientem Einsatz“ sind natürlich die Fahrgäste und die Umwelt gemeint, aber nicht zuletzt auch und insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit der kommunalen Unternehmen. Wir denken nicht daran, jetzt damit zu beginnen, sondern sind schon seit sieben, acht Jahren dabei. Wir verstehen dieses Geschäft auch und betreiben es sehr erfolgreich.

Ich habe in meiner schriftlichen Stellungnahme deutlich gemacht, dass die Belegschaften, die 20.000 Beschäftigten in NRW, Restrukturierungsbeiträge von 500 Millionen € erbringen. Das ist keine fantastische Summe im Sinne von: „Lass uns mal darüber reden; eventuell erreichen wir das“. Deswegen sei erwähnt, dass ein neu angestellter Fahrer 11,26 € brutto und damit einen Monatsgrundlohn ohne Überstundenvergütung von 1.885 € brutto bekommt. Herr Lohmann hat bereits darauf hingewiesen, dass die Altbelegschaft Arbeitszeitverdichtungen bei gleichzeitig abgesenktem Vergütungsniveau zugestimmt hat. Sie kriegen in der Tat weniger und arbeiten mehr. Wir haben gesagt: Wir kürzen die Überstundenvergütung um 10 %; das Urlaubsgeld fällt weg; Sozialzuschläge wie Kindergeld kennen wir nicht mehr; Betriebsvereinbarungen werden aufgelöst; die Altersversorgung wird um bis zu 20 % gekürzt.

Damit haben die Belegschaften eine sehr große Vorleistung erbracht. Daher haben sie es auch verdient, dass die im Gesetz vorgesehene solide und kontinuierliche Finanzierung auch stabilisiert wird. – Das ist der Hintergrund. Wir halten es für wichtig, dies noch einmal so formuliert zu haben.

Viele Eigentümer haben deswegen auch Verständnis dafür, dass möglichst viel Geld bei den Unternehmen ankommt. Dort sollen keine Finanzierungslücken auftreten, die sie wieder zusätzlich ausgleichen müssten. Das können sie auch gar nicht. Deshalb ist es durchaus richtig – dagegen haben wir auch gar nichts –, einen Systemwechsel von der maßnahmebezogenen Finanzierung zur Pauschalierung zu vollziehen. Teilweise haben wir das auch selbst gefordert. So haben wir beispielsweise in Bezug auf § 45a gesagt: Bisher fahren wir erst einmal ein halbes Jahr und kriegen kein Geld. Nach dem Juli bekommen wir mit erheblichem bürokratischem Aufwand eine Abschlagszahlung. Dann kriegen wir noch einmal eine Zahlung. Im Jahr darauf wird das Ergebnis festgestellt. Das ist unergiebig. Mit pauschalierten Mitteln kann man dort schneller und auch mit weniger bürokratischen Hemmnissen vorgehen.

Leider sieht der vorliegende Gesetzentwurf keine Dynamisierung der pauschalierten Beträge vor.

Wirklich überlegen sollte man sich, ob man die entsprechenden Beträge unter Haushaltsvorbehalt stellen kann. Das halte ich deshalb für sinnvoll, weil die Belegschaften es verdient haben, dass man sagt: Es gibt eine Grundfinanzierung des ÖPNV; darauf könnt ihr setzen.

Zur Pauschalierung, insbesondere beim § 45a, ist schon genug gesagt worden. Nach § 45a sind bisher – das kann ein antiquiertes System gewesen sein – Verkehrsleistungen und nicht Planung, Organisation und Verwaltung von Verkehr finanziert worden. Als Vertreter der BOGESTRA darf ich nun nicht sagen, dass unsere Eigentümer Bochum und Gelsenkirchen das nicht könnten. Aber sie haben sich schon seinerzeit bei der Nahverkehrspauschale anders verhalten. Beide Städte haben auch ein großes Interesse daran, dass das Geld bei den Unternehmen ankommt und dort auch ergebniswirksam eingesetzt werden kann.

In diesem Zusammenhang gebe ich eines zu bedenken: Wenn die Kommunen, die Aufgabenträger, nunmehr 48 Millionen € bekommen, werden sie dieses Geld ausgeben; das ist richtig. Ich gehe aber davon aus, dass Kommunen mit Blick auf Brüssel fragen werden: Mache ich dann, wenn ich diese 48 Millionen € an die Unternehmen weitergebe, beihilferechtliche Stockfehler? – Die einschlägig bekannten Berater werden in die Hände klatschen und sagen: Zu Recht! Das ist sehr gefährlich. An sich wärt ihr gut beraten, aus diesem Geld Bestellerentgelte zu machen. Das heißt: Das Ganze wird ausgeschrieben, und dann werden die Leistungen auf Basis der geringsten Kosten vergeben. – Das kann in der Phase der Restrukturierung nur tödlich sein. Dann läuft die Restrukturierung vor die Wand.

Insofern halten wir es für denkbar und vorstellbar – das Gesetz lädt ja dazu ein, weil eine Revision vorgesehen ist –, auch die 110 Millionen €, also die pauschale ÖPNV-Finanzierung, zu pauschalieren.

Wir haben im Verbundraum Rhein-Ruhr zusammen mit Herrn Husmann mit der Politik gesprochen und gesagt: Das Geld setzen wir für die Fahrzeugförderung ein. – Warum? Die Diskussion über Umweltzonen wird uns treiben, Fahrzeuge zu beschaffen, die den neuesten Umweltstandards entsprechen. Es macht keinen Sinn, Euro-1- und Euro-2-Fahrzeuge umzurüsten; das sagt Ihnen jeder, der ein bisschen Ahnung davon hat. Deswegen soll dieses Geld für die Fahrzeugfinanzierung eingesetzt werden. Im Verbund Rhein-Ruhr würden wir das schaffen. Ich kann mir aber auch vorstellen, dass man in das Gesetz eine Regelung aufnimmt, die „insbesondere dafür“ sagt; denn der ÖPNV muss hier Problemlöser sein und darf nicht zum Problem werden.

Auch bei der Überführung der Schülerbeförderungspauschale – ich nenne es jetzt einmal so – ist eine Revision vorgesehen. Von daher könnten wir es an dieser Stelle doch wie folgt handhaben: Wir vollziehen den Systemwechsel vom Maßnahmenbezug zur Pauschalierung. Die Kommunen werden nicht schlechter gestellt; sie bekommen ihre Aufgabenpauschale und meinetwegen noch einen Schlag obendrauf, damit das Jaulen aufhört. Des Weiteren wird sichergestellt, dass die Mittel für Verkehrsleistungen bei den Unternehmen ankommen, die die Leistungen erbringen. In den anderen Dingen werden wir so verfahren, dass die aktuell anstehenden Probleme gelöst werden. Das gilt für uns für die Fahrzeugförderung, so wie wir sie praktizieren wollen.

Gestatten Sie mir noch eine kleine Anregung, obwohl das gar nicht mein Job ist. Hier wurde gesagt, dass Nordrhein-Westfalen bei der Zuweisung der Regionalisierungsmittel pro Einwohner im Vergleich der Bundesländer an einer ganz schlechten Position stehe. Ich kann mir eines nicht vorstellen – das sage ich einmal ungefragt –: dass man bei denjenigen, die mehr kriegen, Mehrheiten für eine Umverteilung bekommt, in deren

Folge sie weniger kriegen würden. Das Einzige, was hilft, ist, beim Verteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittel etwas vor die Klammer zu ziehen, was unabhängig davon finanziert werden kann. Dann kann man den Kopf klar behalten.

Ernst Schneider (Stadt Solingen): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! An sich bin ich froh, dass auf dem Rednertableau hinter meinem Namen kein Zusatz steht. Als Kämmerer in Solingen bin ich Vertreter der Stadt Solingen, Gesellschaftervertreter in unserem Verkehrsunternehmen und Mitglied des Aufsichtsrates des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Außerdem arbeite ich in den Gremien des Deutschen Städtetages mit. Das heißt, dass ich mich jetzt eigentlich nur zwischen alle Stühle setzen kann. – Unsere schriftliche Stellungnahme liegt Ihnen vor. Ich will jetzt einfach noch einmal, auch vor dem Hintergrund der hier geführten Diskussion, ein paar Punkte betonen.

Sie haben sich eine Steigerung der Effektivität zum Ziel gesetzt. Auch der Minister hat ja betont, dass bei der Kürzung der Regionalisierungsmittel alles viel zu umfangreich organisiert ist und daher im Grunde genommen Mittel verpulvert werden. Das kann ich nachvollziehen. Von daher finde ich den Gesetzentwurf, wie er angedacht ist, eigentlich auch gut.

Sie sollten allerdings nicht auf halbem Wege stehen bleiben. Ich sehe das wie eine Funktionalreform. Eine Funktionalreform macht man nicht von unten, sondern von oben. Das heißt: Beschließen Sie die Zusammenlegung auf drei Zweckverbände. Dann hören die Diskussionen auf, und man beschäftigt sich nur noch mit der Frage, wie man diese Vorgabe denn anständig umsetzt. In anderen Dingen haben Sie ja auch den Mut, den Kommunen etwas aufzuerlegen. Hier ist meines Erachtens ebenfalls der Anlass gegeben, zu sagen: Ihr schafft das sowieso nicht bzw. das dauert viel zu lange; hier muss der Landesgesetzgeber einfach eine Vorgabe machen.

Wenn man dies als Ansatzpunkt nimmt, hat man es im Grunde genommen mit zwei Dingen zu tun, nämlich erstens einer überregionalen Komponente – das ist der SPNV, der bei diesen drei Zweckverbänden dann richtig aufgehoben ist – und zweitens einer kommunalen Komponente, nämlich dem ÖPNV, der nach unserer Ordnung nun einmal bei den kreisfreien Städten und den Kreisen richtig angesiedelt ist. Von daher ist es auch richtig, dass das Geld dort landet.

Lassen Sie mich noch etwas zu den SPNV-Mitteln sagen. Natürlich geht es darum, wie die hierfür insgesamt zur Verfügung stehenden Mittel aufgeteilt werden. Im Moment erfolgt diese Aufteilung aus meiner Sicht und nach dem, was wir in diesem Zusammenhang vermittelt bekommen, nicht bedarfsgerecht. Daher muss man sie neu regeln. An dieser Stelle kann ich nur Herrn Brüggemann zustimmen, der ja auch einige Einzelheiten dazu dargestellt hat.

Nur so verstehe ich auch die Äußerungen zum Landesnetz. Das Landesnetz als Vorläufer für den RRX oder als Festlegung würde ich ablehnen; so habe ich es auch schriftlich ausgeführt. Ich halte es aber schon für sinnvoll, eine Priorität nach einem Zentrale-Orte-System zu schaffen, also mit der Landesplanung abgestimmt festzulegen, welches die wichtigsten Verbindungen sind, die auf jeden Fall in einer bestimmte Frequentierung gefahren werden müssen. Dies sollte man zur Grundlage für einen Verteilerschlüssel ma-

chen, der sich dann weiter in die Fläche ausbreitet und bei dem es auch verschiedene Kriterien – nicht nur eines – für die Aufteilung der Mittel gibt.

Wenn ich hier die im Zusammenhang mit den kommunalen Mitteln geäußerten Bedenken höre, wundere ich mich schon darüber, dass die Unternehmen andere Dinge fordern als ihre Gesellschafter. Ich weiß auch nicht, warum man so viel Angst davor hat. Sie haben die Sportmittel pauschaliert. Die Schulmittel haben Sie ebenfalls pauschaliert. Diese Mittel kommen auch an den richtigen Stellen an. Wenn Sie die Verkehrsmittel pauschalieren, werden sie ebenfalls ankommen. Sie sind mit einer Zweckbindung versehen. Daher kann kein Kämmerer „klebrige Finger“ bekommen und diese Mittel anderswohin leiten.

Allerdings kann es durchaus auch mal Aspekte geben, die dafür sprechen, die Unternehmen eine bestimmte Maßnahme lieber über einen anderen Weg finanzieren zu lassen. Vor Ort gibt es ja vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten, beispielsweise durch die Verbindung mit Strom oder wie auch immer.

Klar ist: Wir vor Ort wollen ein Verkehrsangebot. Wir haben die Nahverkehrspläne. Das Ganze muss finanziert werden. Dabei wird man sich im Grunde genommen immer an den bisherigen Beträgen orientieren und die Mittel auch entsprechend weiterleiten.

Mir ist viel wichtiger – das richtet sich wieder an den Landtag –, dass über die Pauschalierung keine Kürzung durch die Hintertür erfolgt. Alles zusammenschmeißen, und nachher ist es doch ein bisschen weniger – das geht nicht.

Darüber hinaus halte ich es auch für notwendig, dass eine Dynamisierung eingeführt wird.

Eine Anmerkung zur Verteilung: Ich weiß nicht, warum es unbedingt erforderlich sein sollte, an dieser Stelle Übergangsfristen vorzusehen. Warum nicht sofort, wenn Sie neue Schlüssel wollen? Möglicherweise kann man doch auch sagen: Wir setzen den neuen Schlüssel sofort um. Wir vergleichen ihn mit dem alten und machen dann einen Übergang. – Aber nicht noch drei Jahre den alten und erst dann den neuen Schlüssel! Wenn nach den neuen Schlüsseln eine bessere Verteilung erfolgt, sollte man sie auch sofort anwenden und damit zu einer gerechteren – nach meiner Vermutung auch bedarfsgerechteren – Finanzierung und Ausgestaltung kommen.

Meines Wissens ist im bisherigen Gesetz vorgesehen, dass mit den bei den Kommunen ankommenden pauschalierten Mitteln auch Eigenanteile von Investitionen im Verkehrsbereich finanziert werden können. In diesem Zusammenhang dürfen Sie nicht vergessen – darüber wird auch bei Kinderkrippen usw. immer hinweggesehen –, dass die meisten Kommunen, vor allen Dingen die kreisfreien, unter vorläufiger Haushaltsführung stehen. Und auch eine Verkehrsmaßnahme ist eine neue Maßnahme. Es wäre sinnvoll, wenn sie nicht jedes Mal mit dem Regierungspräsidenten darüber verhandeln müssten, woher sie denn die Eigenmittel nehmen. Daher sollte man – analog zum bisherigen Gesetz – die Möglichkeit schaffen, auch solche pauschalen Förderbeträge als Eigenmittel zur Förderung von Investitionen einzusetzen.

Vorletzte Bemerkung: Unternehmen werden ja nicht darüber gesteuert, dass sie Zuschüsse und eine Verlustabdeckung von der Kommune bekommen oder eine Bestellung haben, sondern über Wirtschaftspläne. In den Wirtschaftsplänen wird vorher fest-

gelegt, was in Bezug auf die Modernisierung des Fahrzeugparks und die Ausweitung von Linien zu erfolgen hat und was nicht.

Lassen Sie mich ganz zum Schluss noch folgenden Punkt ansprechen: Ich wäre natürlich auch dafür, dass ein gewisser Ausgleich bei den Regionalisierungsmitteln erfolgt, weil die höheren Einnahmen aus der Mehrwertsteuer im Grunde genommen am Verkehr oder an den Kommunen vorübergehen. Man könnte hier sicherlich einen Ausgleich schaffen.

Auf der anderen Seite ist ein gewisser finanzieller Druck aber auch ganz heilsam, um einfach einmal zu untersuchen, ob die Angebotsstruktur wirklich noch nachfragekonform ist und nicht die berühmte „heiße Luft“ durch die Gegend gefahren wird. Sie werden verstehen, dass man als Kämmerer am ehesten daran denkt, dass es bei der Anpassung von Nahverkehrsplänen nicht immer nur um Taktvermehrungen gehen muss, sondern dass an den Stellen, an denen die entsprechende Nachfrage nicht mehr vorhanden ist, auch eine Ausdünnung von Linien und eine Abdeckung über Taxibusse und Ähnliches infrage kommen.

Martin M. Richter (Kreis Mettmann): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Mit Blick auf die Ausführungen, die wir heute schon gehört und im Vorfeld dieser Anhörung gelesen haben, und mit Blick auf die hier gestellten Fragen und die Antworten, die wir darauf bekommen haben, verspreche ich Ihnen, es angemessen kurz zu machen. – Ich beglückwünsche die Verantwortlichen ausdrücklich zu dem Mut, ordnungspolitische Korrekturen vorzunehmen. Von unterschiedlichen Seiten wurde deutlich gemacht, dass der Weg, in die Pauschalierung zu gehen, der richtige ist. Auch ich denke, dass Sie sich damit durchaus auf dem richtigen Weg befinden. Gleichwohl möchte ich einige wenige Anmerkungen machen.

Sie selber kennen in unterschiedlichen Bereichen die Verantwortlichkeit der Handelnden kommunalpolitisch gewählter Kräfte. Es gibt in unserem verfassten Staat keinen Anlass – jedenfalls wüsste ich keinen; sonst lerne ich gerne –, ein permanentes Misstrauen gegen kommunale Institutionen zu hegen und zu pflegen; es müsse nur der Bund oder das Land ganz oben mit dem Geld in der Hand sagen, was vor Ort damit zu passieren hat. Ich halte es für richtig und klug, die kommunalen Institutionen – die kreisfreien Städte, die Kreise und natürlich auch die Zweckverbände – mit dem Vertrauen und auch der Verantwortung zu segnen, die Finanzen zu verteilen.

Allerdings darf man nicht vergessen, dass eine pauschale Verteilung ohne eine Steigerungsrate – darauf ist schon verschiedentlich hingewiesen worden – zu Realkürzungen führt. Herr Schneider vertritt ja die Auffassung, ein Stück weit müsse erst einmal Not vorherrschen, damit der Erfindungsreichtum wächst und man prüft, wie heiß die Luft ist, die an der einen oder anderen Stelle durch die Gegend gefahren wird. Ich will nicht verhehlen, dass dahinter natürlich auch die grundsätzliche Frage steht, ob man die ÖPNV-Leistungen angebotsorientiert oder nachfrageorientiert zur Verfügung stellen will.

Ich halte es also für richtig, die kommunalen Institutionen zuständig und verantwortlich zu machen: für die Planung, für die Finanzierungsdurchreichung an die Unternehmen, für die Konzession – jedenfalls nach meiner Meinung; dazu wird Herr Husmann aber sicherlich noch etwas sagen – und für die abschließende Entscheidung über Tarife; auch

an dieser Stelle bedarf es nach meiner Meinung keiner weiteren mittelinstantzlichen Genehmigungen.

Lassen Sie mich nun zu dem heute häufig vorgetragenen Aspekt des § 45a kommen. Ordnungspolitisch hat mir der Ansatz von Herrn Dr. Berschin gut gefallen – wenngleich ich nicht sicher bin, ob ich das in seiner Wirkung zu Ende beurteilen kann –, der ja kritisiert, dass mit solchen Mitteln das falsche Anreizsystem geschaffen werde. Das will ich einmal ausdrücklich dahingestellt sein lassen.

Ich bitte aber, eine klare Regelung darüber zu treffen, welcher Anteil künftig – und zwar richtigerweise – in die kommunale Verteilungsverantwortung kommt: ob nun 20 % oder, wie vom Landkreistag vorgetragen, auch mehr.

Wie Herr Schneider schon angesprochen hat, ist es notwendig, dass Nothaushaltskommunen von vornherein aus dem Obligo heraus sind, sich bei ihrer kommunalaufsichtlichen Instanz für die Bereitstellung von ÖPNV-Leistungen rechtfertigen zu müssen; denn dabei handelt es sich nicht nur um eine neue Leistung, sondern – je nachdem, wie man ÖPNV definiert – auch noch um ein Stück Freiwilligkeit. Dabei denke ich nicht nur an die heute immer wieder zitierte Bedachung der Bushaltestelle, sondern auch an andere Bereiche. Es kann nicht sein – dann wäre der Gesetzes- und Finanzierungszweck verfehlt –, dass die Kommunen in ihren verfassten Organen mehrheitlich beschließen, einen sinnvollen Einsatzort zu finanzieren, und die Bezirksregierung oder eine andere kommunalaufsichtliche Instanz dann diese Anteile herausnehmen will. Wie schwierig wäre das, wenn der entsprechende Anteil tatsächlich nicht 20, sondern zum Beispiel 30, 40 oder 50 % betrüge!

Deswegen bitte ich die Gesetzgebungskräfte, sicherzustellen, dass diese zweckgebundenen Mittel, die ja seitens des Bundes auch mit entsprechenden Methoden beigetrieben worden sind, nicht auf dem Weg zum Endkunden oder zu dem Unternehmen, bei dem sie eingesetzt werden, ihre Bindung und damit den Reiz verlieren, tatsächlich auch eine pflichtige Aufgabe zu erfüllen.

Ein letzter Aspekt: Wir haben ein ausgeklügeltes System von Kommunikation zwischen den Kommunen und dem Zweckverband. Das ist jedenfalls zwischen dem Kreis Mettmann und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr der Fall. Ich weiß nicht genau – das ist ja schon angedeutet worden –, ob es denn tatsächlich gelingt, zu vermeiden, dass zusätzlich zu den neuen Instanzen noch drei weitere darübergeschustert werden. Ich wünsche Ihnen viel Erfolg dabei, das Ganze zu vereinheitlichen – wie auch immer Sie das hinkriegen. Dann halte ich es allerdings für richtig, im Gesetz eine Art Monitoring vorzusehen, in dem die Wirksamkeit der Kommunikation zwischen dem Aufgabenträger und dem jeweiligen Zweckverband kontrolliert wird. – Dies nur als Anregung für Ihr Verfahren.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Herr Joachim Roeske aus Mönchengladbach verzichtet auf eine mündliche Stellungnahme. Er ist aber hier anwesend und steht auch für Fragen bereit.

Jetzt besteht wieder die Möglichkeit für Nachfragen. Gibt es Wortmeldungen der Abgeordneten? – Das ist nicht der Fall.

Dann kommen wir zum nächsten Block. Nun haben die Vertreter der Verkehrsverbände das Wort.

Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Auch ich will mich angesichts der vielen Vorträge auf wesentliche Gesichtspunkte stützen.

Ich fange einmal mit einem der wichtigsten Punkte an, nämlich dem § 5, in dem es um die Reduzierung von neun Zweckverbänden auf drei Zweckverbände geht. Das bietet auch Gelegenheit, vielleicht das eine oder andere Missverständnis aufzuklären, das hier gerade schon deutlich wurde.

Prinzipiell kann ich sagen: Wir tragen diese Lösung mit. Wir glauben auch, dass es ein Schritt in die richtige Richtung ist und dass die Zukunft dies bei den vielfältigen Aufgaben im SPNV oder ganz allgemein im ÖPNV als weit übergreifender Regelung gebietet – insbesondere vor dem Hintergrund knapper finanzieller Ressourcen; darauf komme ich gleich noch einmal zurück.

Der Gesetzentwurf regelt auch mitnichten eine Mehrzahl weiterer Zweckverbände. Im Gegenteil: Er lässt die Möglichkeit offen, die vorhandenen Institutionen so zu nutzen, dass es sogar zu einer Zusammenlegung kommen könnte. Damit ist genügend Gestaltungsspielraum gegeben.

Lassen Sie mich das am Beispiel von VRR und NVN deutlich machen. Eben wurde der Eindruck vermittelt, ich hätte dafür plädiert, dass es im NVN weiterhin einen Zweckverband geben solle. Mitnichten habe ich das getan. Ich habe gesagt: Das muss der NVN in kommunaler Verantwortung selbst entscheiden. Ich hätte kein Problem damit, wenn er einen Zweckverband behielte.

Ich kann jetzt natürlich nicht sagen, was wir vereinbart haben, weil das noch nicht endgültig ist. Wir sind uns aber zumindest in dem Ziel einig, eine schlanke Lösung zu favorisieren. Das bedeutet, dass die Anstalt öffentlichen Rechts, die beim VRR alle Geschäfte tätigt, zukünftig die gemeinsame Anstalt beider Räume ist, sofern es zu einer gemeinsamen Lösung kommt. – Daran mögen Sie erkennen, dass man im Rahmen des Gesetzentwurfs auch schlanke Lösungen vertreten kann.

Dass man überhaupt noch einen Zweckverband benötigte, hat den Hintergrund, dass ein Zweckverband nach nordrhein-westfälischem Landesrecht bisher die einzige Möglichkeit für Kommunen war, sich übergreifend für eine gemeinsame Aufgabe zusammenzufinden. Anstalten öffentlichen Rechts boten diese Möglichkeit nicht – im Gegensatz zu anderen Ländern wie zum Beispiel Bayern, wo auch Anstalten öffentlichen Rechts mitgliederschaflich organisiert sein können.

Von daher lässt der Gesetzentwurf meines Erachtens genügend Spielräume, um in diesem Punkt effektive Lösungen zu finden.

Das gilt im Übrigen auch für die Zusammenarbeit. Ich will gar nicht behaupten, dass die Zusammenarbeit der Zweckverbände in der Vergangenheit schlecht gewesen wäre. Am Ende des Tages hat man sich immer irgendwie geeinigt. Ich halte es allerdings schon für eine Vereinfachung, wenn man nur zwischen drei Kooperationsräumen miteinander

verhandeln muss, anstatt neun in der Struktur sehr unterschiedlich ausgestaltete Kooperationsräume zu haben, die mit teilweise diametralen Problemen umgehen.

Das zeigt sich ja auch heute bei der Diskussion über diesen Gesetzentwurf. So plädieren einige für eine Verteilung im Verhältnis 80:20, während der VRR ein Verhältnis von 90:10 favorisiert und andere, insbesondere Vertreter ländlicher Räume, für eine 50:50-Verteilung eintreten.

Wir haben – deswegen sehe ich in Bezug auf das Landesnetz auch gar kein Problem – ein Einvernehmen zu erzielen. Das haben wir in der Vergangenheit auch immer geschafft. Die im Gesetzentwurf enthaltene Regelung zum Landesnetz geht sogar so weit, dass sie mir persönlich schon fast wieder Bauchschmerzen bereitet. Dort steht nämlich, dass Taktfolge, Haltestellen und Bedienqualität bestimmt werden sollen. An dieser Stelle muss man wissen, dass das die wesentlichen Faktoren sind, mit denen man den Verkehr steuert. Dann gibt es noch ein paar Randthemen; damit ist aber eigentlich alles gesagt. Hat man sich erst einmal darauf verständigt, hat man es auch schwer, wieder etwas anderes daraus zu machen.

Von daher halte ich es schon für richtiger, einen Hinweis in Bezug auf die Flexibilität aufzunehmen; denn wenn ich das Ganze erst einmal im Einvernehmen festgelegt habe, kann ich es natürlich auch nur im Einvernehmen wieder lösen. Wenn ich es nur im Einvernehmen lösen kann, kann das natürlich zu Problemen führen, wenn noch einmal eine Kürzungswelle über uns hereinbricht. Das muss man wissen. Wenn der Finanzminister – es muss ja nicht derselbe sein; es kann auch ein neuer sein – in fünf Jahren noch einmal auf die Idee kommt, Kürzungen vorzunehmen, ist das Landesnetz wie in Stein gemeißelt. Das Landesnetz steht, und man darf alle anderen Verkehre rundherum kürzen. Das kann eigentlich nicht die Lösung sein. Man muss sicherlich noch einmal darüber nachdenken, wie man an dieser Stelle eine Öffnung hineinbringen kann, um dort einen Anpassungsfaktor zu finden.

Ansonsten ist gegen diese Regelung aber eigentlich nichts zu sagen – außer, dass so etwas ein Angriff auf die kommunale Hoheit ist. Das muss man allerdings ertragen, wenn ein Landesgesetz erlassen wird.

Das Thema Finanzierung hat uns in der Vergangenheit immer wieder sehr beschäftigt. Ich halte es für eine richtige Entscheidung, die SPNV-Finanzierung überhaupt auf pauschale Mittel umzustellen. Wer weiß, dass der SPNV-Finanzierungsplan ein relativ undurchsichtiges Instrument war, über das man sich jahrelang jedes Jahr neu ärgern durfte, ohne genau zu begreifen, was mit einem geschieht, der hält eine Pauschale, in deren Rahmen er eigenverantwortlich mit den Mitteln umgehen kann, für genau das Richtige.

Dass die Pauschalen allerdings nach dem Muster des alten Plans verteilt werden, habe ich immer wieder kritisiert. Das kann ich auch trefflich begründen, und zwar wie folgt: Wenn im Land aufgrund von Kürzungen zu wenig Geld vorhanden ist, muss das Landesinteresse eigentlich sein, erst einmal möglichst viele Verkehre zu erhalten. Wenn eine ungleiche Mittelverteilung dann dazu führt, dass es Zweckverbände gibt, die mehr Geld haben, als sie brauchen, widerspricht das eindeutig dem Landesinteresse.

Des Weiteren stellt sich die Frage nach dem Ballungsraum und dem ländlichem Raum. Am Ende des Tages sage ich: Wir hätten uns gewünscht – Herr Schneider hat das ja auch schon sehr deutlich zum Ausdruck gebracht –, dass man bereits jetzt eine Überprüfung vorgenommen hätte und aufgrund dieser Überprüfung dann einen anderen Rahmen gefunden hätte. Zumindest ist aber sicherlich richtig, dass im Gesetzentwurf eine Revision vorgesehen ist, damit man nach drei Jahren schauen kann, wie es denn wirklich aussieht und ob nicht ein Anpassungsbedarf besteht.

Zur ÖPNV-Pauschale selbst will ich jetzt nicht mehr in aller Tiefe ausführen. Das ist heute bereits an verschiedenen Stellen intensiv geschehen. Ich teile die Auffassung, dass eine andere Regelung sicherlich sinnvoller wäre. Vielleicht darf ich einen anderen Vorschlag machen, wie man es auch regeln könnte. Man könnte zum Beispiel daran denken, für den ÖPNV ebenfalls Kooperationsräume zu bilden; für den SPNV hat man das ja auch vorgesehen. Wenn es zum Zusammenschluss der westfälischen Zweckverbände und unseres Zweckverbandes käme, gäbe es in diesem Fall also einen Kooperationsraum von VRR und NVN. Eben wurde ja schon deutlich gemacht, dass wir das vernünftig geregelt bekämen. Bei uns läuft zum Beispiel die Fahrzeugförderung mit zwei Leuten für den gesamten Raum. Das kann ja so schlecht nicht sein. Auch wenn es woanders ähnlich läuft, wäre es durchaus sinnvoll, perspektivisch betrachtet die Interessen zu bündeln.

Ich plädiere also für eine Verlagerung der gesetzlichen Zuständigkeit auf diese Kooperationsräume, bei denen es sich ja immerhin auch um kommunale Einrichtungen handelt. Ich weiß, dass nicht alle das begeistert sehen; aber das macht ja nichts.

(Horst Becker [GRÜNE]: Da seid ihr schmerzfrei!)

– Die Kommunen sehen das sicherlich auch aus einem anderen Blickwinkel. Man muss aber einmal darauf hinweisen; denn das könnte in der Tat auch eine Lösung sein.

Ferner ist die Rolle der Regionalräte angesprochen worden. Wir begrüßen, dass der Gesetzentwurf eine Kommunalisierung der Aufgaben – und zwar in jeder Hinsicht – vornimmt. Das kann man in der Tat nur begrüßen. Dies betrifft auch die – heute übrigens nur selten angesprochene – Frage der Investitionsentscheidungen, die wir ein Stück weit selber übertragen bekommen. Letztendlich erfolgt die Durchführung der entsprechenden Maßnahmen aber auch im Landesinteresse. Daher kann das Land im Rahmen der Vorbereitung der Entscheidung schon in nicht unwesentlichem Maße Einfluss nehmen.

Wenn die Regionalräte gelegentlich sagen, das Ganze passe ihnen nicht, mag das damit zu tun haben, dass sie Kompetenzen verlieren. Wer Kompetenzen abgeben muss, hat natürlich ein Problem. Der Regionalrat, der bei der Bezirksregierung, also der mittleren Instanz, angesiedelt ist und damit im Staatsgefüge steht, übersieht dabei aber, dass mit diesem Gesetzentwurf gerade die Kommunalisierung der Aufgaben angestrebt wird. Insofern sollte man perspektivisch eine klare Regelung dazu finden und über Gesetzgebungsverfahren auch sukzessive eine Anpassung des Landesplanungsrechts vornehmen.

So haben wir einen etwas komplizierten Weg. Wenn wir einen Vorschlag machen, muss er zunächst die Regionalräte passieren und wird erst dann der Landesebene vorgelegt. Diesen Punkt kann man aber sicherlich in der Zukunft anpacken.

Im Übrigen kommt Folgendes hinzu: Auch in unserem Verbund sind Kommunalpolitiker vertreten. Sie treffen mit Sicherheit auch fachgerechte Entscheidungen; denn sie haben sich schon immer mit ÖPNV und SPNV auseinandergesetzt.

Lassen Sie mich noch eine Anregung aufgreifen, die eben vorgetragen wurde. Unsere Kommunen haben uns die Finanzierung übertragen. Man kann natürlich auch mit Fug und Recht darüber nachdenken – und ich sage das auch vor dem Hintergrund unseres Verfahrens bei der EU-Kommission zur Finanzierung der Verkehrsunternehmen –, ob es perspektivisch – vielleicht nicht in diesem Gesetzesverfahren – nicht Sinn macht, auch die Konzessionen von der Bezirksregierung auf uns zu übertragen.

Insgesamt gesehen ist man im VRR aber der Auffassung, dass der Gesetzentwurf mit der weiteren Kommunalisierung der Aufgaben, insbesondere der Investitionsentscheidungen als Schwerpunkt, aber auch der sonstigen Aufgaben, einen sinnvollen Schritt in die richtige Richtung tut.

Wenn ich zum Abschluss noch kurz auf den Fragenkatalog eingehen darf: Im Gesetzentwurf wurde zwar nicht gleich alles neu geregelt. Die Verbundgrenzen der neuen Zweckverbände waren bisher ja mit komplizierten Übergangstarifen usw. ausgestattet – trotz der Tatsache, dass auch schon im bisherigen Gesetz steht, es solle Gemeinschaftstarife geben. Diese Zusammenführung eröffnet aber zumindest perspektivisch die Möglichkeit, schneller zu Gemeinschaftstarifen zu kommen. Mindestens aus den Verhandlungen mit dem NVN kann ich berichten, dass sich ein deutlich verstärkter politischer Wille gebildet hat, dieses Problem mit einer Zeitleiste zu versehen und dann auch zu lösen, sodass am Ende des Tages auch ein messbarer Nutzen für den Kunden dabei herauskommt. Dieser sollte ja eigentlich im Fokus stehen, wenn man über das ÖPNV-Gesetz und dessen Auswirkungen redet.

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vieles ist heute schon angesprochen worden. Ich möchte das nicht alles wiederholen. Die Stellungnahme der Zweckverbandsversammlung des VRS liegt Ihnen vor. Ich beschränke mich bei meinen mündlichen Ausführungen im Wesentlichen auf die Themen Zuständigkeiten, Finanzierung und Landesnetz.

Heute ist schon viel über die Probleme und Risiken der Kommunalisierung gesagt worden. Eigentlich müsste der VRS, der heute der zweitgrößte Zweckverband in Nordrhein-Westfalen ist, diesen Schritt der Kommunalisierung ablehnen; denn nach der jetzt vorgesehenen Neuordnung werden wir am 1. Januar 2008 gemeinsam mit dem AVV nur noch an letzter Stelle in Nordrhein-Westfalen stehen, was die Größe anbetrifft. Ich denke aber, dass man nach solchen Kriterien keine Neuorientierung vornehmen darf. Dort spielen andere Kriterien eine Rolle, die auch zu berücksichtigen sind.

Wir wollen den ÖPNV vor Ort und den SPNV mitgestalten und nehmen deshalb diesen Gesetzentwurf an. Wir folgen ihm allerdings nicht blind, sondern haben unsere Vorstellungen, unsere Änderungswünsche, eingebracht.

Dass wir an dieser Stelle überhaupt so intensiv über die Probleme des Nahverkehrs in Nordrhein-Westfalen und über diese Gesetzesänderung diskutieren, liegt nach meiner Einschätzung im Wesentlichen daran, dass das Land Nordrhein-Westfalen nicht homogen ist – genauso wenig wie die Strukturen im ÖPNV und im SPNV. Wir haben auf der einen Seite drei klassische Verkehrsverbände – VRR, VRS und AVV – und auf der anderen Seite sechs SPNV-Zweckverbände mit parallel geschalteten Tarif- und Verkehrsgemeinschaften. Allein aus dieser Situation und den unterschiedlichen topografischen Räumen sowie den unterschiedlichen Bedienungsgebieten heraus ist es natürlich schwierig, ein solches Gesetz für ein Land mit dieser Nahverkehrslandschaft zu gestalten. – Das ist an dieser Stelle zu berücksichtigen, denke ich.

Erstens: Zuständigkeiten. Wir stimmen der im Gesetzentwurf enthaltenen Vorstellung einer Bündelung in drei neuen Kooperationsräumen zu. Ab dem 1. Januar 2008 werden wir, sofern das Gesetz in dieser Form kommt, mit dem AVV eine gemeinsame Organisation bilden. Derzeit sind wir schon auf einem guten Weg, denke ich; Herr Sistenich wird das bestätigen können. Die früher vorhandenen Befürchtungen, das funktioniere alles nicht gemeinsam und im Vorfeld würden Probleme entstehen, haben sich sehr schnell in Luft aufgelöst; denn man arbeitet an der Sache und an den Problemen. Ich denke, dass wir uns auf eine Struktur verständigen werden, bei der die Zuständigkeiten für den SPNV und die Infrastrukturförderung in der Dachorganisation angesiedelt sind. Die bisher geführten Sondierungsgespräche laufen gut und ohne atmosphärische Störungen. Wenn wir so weitermachen, sind wir auch für den 1. Januar 2008 gut aufgestellt. Die Befürchtungen, das funktioniere nicht, sind also überhaupt nicht mehr vorhanden; sie haben sich nicht bewahrheitet.

Eben ist in der Diskussion angeklungen, man solle bei der SPNV-Zuständigkeit eine Splittung zwischen der Planung und Ausgestaltung des SPNV auf der einen Seite und der Finanzierung auf der anderen Seite vornehmen. Das ist meines Erachtens nicht der richtige Weg. Man muss die Zuständigkeiten für die Finanzierung, die Planung und auch die Kontrolle – die Mittel werden ja irgendwo eingesetzt – in einer gemeinsamen Organisation bündeln; denn sonst fällt nachher die Verantwortung auseinander, und das kann nicht der richtige Weg sein.

Zweitens: Finanzierung. Auch hier stimmen wir dem Ansatz der Bündelung und Pauschalierung zu. Ich will auf zwei Themen getrennt eingehen, nämlich zum einen auf die SPNV-Finanzierungspauschale in der Größenordnung von 800 Millionen € und zum anderen auf die ÖPNV- und insbesondere die §-45a-Pauschalierung.

Wie wir alle wissen, reichen die 800 Millionen € ab 2008 nicht aus, um den ITF oder die rund 98 Millionen Zugkilometer zu fahren. Wir haben aber auch gemeinsam dafür gekämpft, dass der bundesweite Verteilungsschlüssel modifiziert werden soll. Wir haben in Berlin und anderswo protestiert und auch Unterschriften gesammelt. Allen war klar, dass das auch dazu dient, den Verteilungsschlüssel auf der Bundesebene anzupacken. Dafür, dass wir in Nordrhein-Westfalen heute unter dem Strich nicht mehr Mittel bekommen, ist keiner verantwortlich, der hier beteiligt war oder sich dafür eingesetzt hat.

Wir haben uns im Frühjahr 2006 schon darauf verständigt, in Nordrhein-Westfalen auf Dauer einen bedarfsgerechten Schlüssel – seinerzeit noch unter neun Zweckverbänden – zu finden. Derzeit erleben wir allerdings, dass der Schlüssel für die Finanzierung der SPNV-Leistungen nicht bedarfsgerecht weiterentwickelt wird – jedenfalls zurzeit nicht. Wir übernehmen den 2007er-Schlüssel nach 2008 und in der Prognose mit einer Dynamisierung bis ins Jahr 2010.

In diesem Zusammenhang haben wir in unserer Stellungnahme auch die klare Forderung aufgestellt, dass eine Anpassung dieses Schlüssels nicht nur nach Angebotskriterien erfolgen darf – heute sind die Zugkilometer ja die entscheidende Größe für die Verteilung –, sondern dass die Verkehrsnachfrage – wie auch immer heruntergebrochen – in Zukunft eine weitaus größere Rolle spielen muss. Welches Kriterium mit welcher Gewichtung in den entsprechenden Endschlüssel aufgenommen wird, werden die Fachleute zu entscheiden haben.

Aus unserer Sicht kommt die Revision im Jahr 2010 für die Zeit ab 2011 für die Ballungsräume – ich denke, da auch für den VRR zu sprechen – zu spät. Eigentlich brauchen wir die Revision jetzt. Wir haben aber keine Möglichkeit, eine Revision durchzuführen. Deshalb wäre es sicherlich sinnvoll, sich schon jetzt auf eine andere Verteilung der Mittel zu verständigen. Wir haben so etwas in den Verbänden schon immer erprobt – auch bei der Einnahmeaufteilung. Manchmal helfen auch Übergangsverfahren, um bestimmte Schritte zwischenzeitlich für beide Seiten so abzufedern, dass man dahin kommt, womit beide Seiten ab 2011 leben können.

So viel zur SPNV-Finanzierungspauschale. An dieser Stelle legen wir also ganz großen Wert darauf, dass die Revision definitiv kommt und auch keine Seite benachteiligt, sondern einen Ausgleich in Bezug auf die Erschließungsfunktion im Umland und insbesondere die Verbindungsfunktion in den Ballungsräumen schafft.

Die ÖPNV-Finanzierungspauschale ist von den Verkehrsunternehmen heute schon angesprochen worden. Auch aus unserer Sicht – wir als Verkehrsverbund sind einerseits Dienstleister für die Verkehrsunternehmen und andererseits SPNV-Aufgabenträger für den Zweckverband – ist es erforderlich, dass die Ausgleichszahlungen nach § 45a so fortgeführt werden, dass das Geld letztendlich dort landet, wo die Leistungen für den Ausbildungsverkehr erbracht werden, und nicht in anderen Kassen verschwindet. Herr Krems hat angesprochen, dass gerade die mittelständischen Unternehmen bei einer Verteilung nach einem anderen Schlüssel die Verlierer sein könnten. Deshalb haben wir seinerzeit auch dafür plädiert, bei dieser Regelung mindestens ein Verhältnis von 80:20 vorzusehen.

Wichtig erscheint uns auch, die Übertragung von Finanzmitteln aus dem Vorjahr nicht auf sechs Monate im neuen Jahr zu befristen. Wenn eine Kommunalisierung erfolgt und auch in Bezug auf die Verwendung der Finanzen Verantwortung nach unten gegeben wird, muss nach meiner Auffassung sichergestellt werden, dass dieses Geld auch länger als sechs Monate in den jeweiligen Zuständigkeiten verweilen darf, weil es danach zielgerichtet irgendwo eingesetzt werden soll.

Drittens: Landesnetz; Herr Husmann hat es schon angesprochen. Es geht doch nicht darum, 40 Millionen Zugkilometer mit 50 % der Mittel zu finanzieren. Unser Ziel muss es sein, die 98 Millionen Zugkilometer, die wir heute im ITF haben, mit den zur Verfügung

stehenden 800 Millionen € zu finanzieren. Beim Landesnetz werden drei Kooperationsräume gemeinsam mit dem Land meines Erachtens eher einen Ausgleich schaffen, als das in einer 9+1-Struktur möglich wäre.

Ein abschließender Hinweis, der sich auch an die Kollegen richtet: Die momentan betroffenen Linien sind doch ertragsstark. Sie sind so nachfragestark, dass niemand von uns in der Lage wäre, diese Linien an den entscheidenden Stellen zu kappen oder auszulünnen. Man muss vielmehr darüber diskutieren, welche Vorgaben im Schwachlastverkehr bzw. im Wochenendverkehr sinnvoll sind und ob man eine solche Vorgabe durchgängig für das ganze Landesnetz festlegen muss oder hier unterschiedlich vorgehen kann.

Hans Joachim Sistenich (Aachener Verkehrsverbund): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich glaube, hier ist allgemein bekannt, dass der AVV im Verfahren der Gesetzesentwicklung dem ganzen Vorhaben sehr kritisch gegenüberstand. Warum war das so? Der AVV ist einer der drei Vollverbände in NRW und hat in den zurückliegenden zehn Jahren schon eine Vielzahl von Aufgaben auf der Verbundebene gebündelt. An dieser Stelle bestand natürlich die große Sorge, dass wir uns bei einer Aufspaltung rückwärts und nicht mehr vorwärts entwickeln würden. Hinzu kommt, dass beim AVV auch die gesamte grenzüberschreitende Kooperation für den ÖPNV wahrgenommen wird. Auch hier sahen wir die Gefahr, dass wir diese Kooperation nicht mehr so effizient und so erfolgreich weiterführen konnten, wie das in der Vergangenheit der Fall war.

Wir sind froh darüber, dass sich im vorliegenden Gesetzentwurf das Thema „grenzüberschreitende Kooperation“ wiederfindet. Das sehen wir auch als Auftrag, an der Kooperation, wie wir sie heute schon pflegen, weiterzuarbeiten – mit dem Ziel, für die hiesige Region zu einem grenzüberschreitenden Mobilitätsverbund Maas-Rur zu kommen.

Dies steht nicht im Widerspruch zum Gesetzentwurf und zu den übrigen Aufgaben. Wir sehen aufgrund der Dualität der Aufgabenträgerschaft – kommunaler ÖPNV auf der Ebene der Kreise und kreisfreien Städte und übergeordneter SPNV in den drei Großorganisationen – durchaus die Möglichkeit und Chance, das Ganze im gegenseitigen Konsens zu gestalten. Ich kann nur das bestätigen, was Herr Dr. Schmidt-Freitag schon ausgeführt hat: Wir sind im Gespräch.

An dieser Stelle geht es natürlich auch darum, dass die regionalen Belange sich auch unter einem gemeinsamen Dach wiederfinden und dass es dort in einem vertrauensvollen Miteinander gelingt, bereits laufende Projekte weiterzuentwickeln und sich auch in Zukunft der gemeinsamen Problematik der Finanzierung zu stellen.

Wir sehen, dass eine Vielzahl von Aufgaben auch zukünftig nur vor Ort wirkungsvoll gelöst werden können. Das betrifft insbesondere den integrierten Ansatz Bus/Bahn vor Ort und die Frage der Schnittstellengestaltung. Es werden aber auch Aufgaben wie Fahrzeugförderung und Tarifgestaltung über die Grenzen hinweg vor Ort wahrgenommen. Dort sehen wir auch in Zukunft den Schwerpunkt unserer Aktivitäten.

Bezüglich der Altverträge gehen wir davon aus, dass wir uns innerhalb von Übergangsfristen langsam von der alten Welt in die neue begeben werden. Auch das ist in einem

vernünftigen Miteinander gestaltbar. Ich bin auch davon überzeugt, dass wir das auch gemeinsam mit dem VRS vernünftig regeln können.

Zum Thema Finanzierung: Grundsätzlich positiv beurteilen wir die Pauschalierung der Finanzierung, wobei wir an dieser Stelle grundsätzlich die Gefahr der mangelnden Bindung an die Qualitätssicherung für den ÖPNV sehen. Wir hätten uns schon gewünscht, dass die Qualitätsanforderungen in Anbindung an die Pauschalierung etwas intensiver ausgestaltet worden wäre.

Wir im AVV werden das sowohl bei der Fahrzeugförderung als auch für die §-45a-Mittel intern ausgestalten. Wir werden – wie es auch vonseiten des VRR angeklungen ist – die Fahrzeugförderung auch nach der Pauschalierung fortführen, weil wir darin einen ganz wesentlichen Ansatz zur Qualitätssicherung sehen – sowohl für die kommunalen Unternehmen als auch für die privaten Unternehmen. Ähnliches gilt unseres Erachtens auch bei den Ausgleichszahlungen nach § 45a. Wir teilen die heute hier angesprochenen Sorgen. Wir müssen die Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr auch wieder dorthin bringen, wo der Schülerverkehr, die Schülertickets etc. finanziert werden.

Wir sind der Auffassung, dass wir das im Innenverhältnis hinbekommen. In diesem Zusammenhang würden wir uns aber schon wünschen, dass es etwas intensivere Ansätze im Hinblick auf die Bindung für die einzelnen Aufgabenträger gäbe.

Wir halten es für zwingend notwendig, dass die Verstetigung der Finanzierung, wie sie sich jetzt andeutet, fortgesetzt wird und dass es insbesondere bei den ÖSPV-Mitteln auch jenseits von 2010 nicht zu Verwerfungen kommt.

Wir sind auch der Auffassung, dass man sich hier noch einmal Gedanken über eine Dynamisierung dieser Mittel machen müsste. Der Ansatz, im SPNV eine Dynamisierung aufzugreifen, ist folgerichtig – insbesondere vor dem Hintergrund der Kürzung. Aber auch beim ÖSPV haben wir in den zurückliegenden Jahren gewaltige Kürzungen verkraften müssen. Aus dieser Talfahrt muss man wieder herauskommen. Von daher würden wir dringend darum bitten, auch hier noch einmal über eine Dynamisierung nachzudenken.

Bezüglich des Landesnetzes teile ich die von Herrn Husmann und Herrn Dr. Schmidt-Freitag hier schon angedeutete Auffassung. Bitte legen Sie diese Dinge nicht bis ins letzte Detail fest. Hier müssen Ausgestaltungsspielräume – auch für Wettbewerbsverfahren – erhalten bleiben. Auch vor dem Hintergrund der Kürzungen muss ein Gestaltungsspielraum bestehen.

Ich glaube, niemand hier im Saal stellt die Bedienungssachsen infrage, die sich im Augenblick andeuten. Das sind die starken Bedienungssachsen. Die einzelnen Regionen stehen sicherlich auch dazu. Man sollte sich darauf beschränken und das Ganze nicht bis zur Festlegung von Haltepunkten, Bedienungszeiten und vielleicht auch noch Qualitätsstandards ausprägen. Das sollte man den weiteren Verfahren überlassen.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Gibt es vonseiten der Abgeordneten Fragen an die Sachverständigen dieser Runde? – Bitte schön.

Bodo Wißen (SPD): Herr Husmann, Herr Sistenich und Herr Dr. Schmidt-Freitag, insbesondere der VRR und der VRS umfassen einerseits städtische Gebiete und andererseits ländliche Gebiete. Ich kann mir vorstellen, dass beispielsweise dann, wenn es nicht zu einer Dynamisierung kommen sollte, irgendwann doch ein Interessengegensatz auftreten könnte. Von daher stellt sich die Frage: Wie gewährleisten wir denn, dass die ländlichen Interessen auch dann noch bei Ihnen Gehör finden?

Martin Husmann (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr): Ländliche Räume im VRR sind zum Beispiel – auf jeden Fall in Teilen – der Kreis Recklinghausen, der Kreis Viersen, der Rhein-Kreis Neuss und das Bergische Land. Wie man diese ländlichen Räume im Zusammenschluss behandelt, ist eine Frage der Kommunikationskultur. Im Zusammenhang mit Kürzungen wird natürlich auch bei uns darüber nachgedacht, wer denn der Hauptbetroffene ist. Im VRR gibt es so viele unterschiedliche Strukturen, dass Sie nicht einfach auf den Ballungsraum oder auf den ländlichen Raum abstellen können. Das Ganze muss ausgewogen bleiben.

Das Gleiche habe ich übrigens auch im NVN vorgetragen und angeboten, dass der NVN oder die beiden Kreise, die ihn bilden – beides ist möglich –, genauso wie alle anderen Kommunen eine entsprechende Anzahl von Mitgliedern in unsere Anstalt entsenden können. Wir haben immerhin 74 Mitglieder, die natürlich alle die Notwendigkeit sehen, sich entsprechend einzubringen, und das auch tun.

Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die verschiedenen Regionen sich zusammengeschlossen haben. So gibt es die Region Bergisches Land, die Kooperationsgesellschaft Mittlerer Niederrhein, das Ruhrgebiet usw. Alle diese Regionen beraten sich vorher. Dasselbe kann dann auch für diese beiden Kreise gelten.

Dass irgendwann eine Mehrheitsentscheidung getroffen wird, ist ein Naturgesetz der Demokratie. Vorher geht das Ganze allerdings durch alle Ausschüsse. Die potenziellen neuen Mitglieder werden in den Ausschüssen auch schon als Gäste über unser Angebot mitreden können, um zum Beispiel eine gemeinschaftliche Tarifstruktur auf den Weg bringen zu können. Dazu muss man wissen, wie der entsprechende Raum denkt, fühlt oder tickt – wie auch immer man das bezeichnen will – und auf welche Weise er sich einbringen will bzw. kann.

Auch bei der jetzigen Struktur ist keine Entscheidung möglich, durch die nur das Ruhrgebiet oder nur der andere Raum begünstigt würde. Aufgrund der Verteilung der Stimmenverhältnisse ist das überhaupt nicht denkbar. Vor diesem Hintergrund findet immer eine Diskussion darüber statt, wie das gesamte Programm vernünftigerweise gestaltet wird. Letztendlich ist es nachher ein politischer Willensbildungsprozess, der in einer demokratisch herbeigeführten Entscheidung mündet.

Dr. Wilhelm Schmidt-Freitag (Verkehrsverbund Rhein-Sieg): Schon heute ist es ja so, dass in der Zweckverbandsversammlung die Vertreter aus dem Umland und aus den Städten darüber befinden, welche Leistungen wie gefahren werden können. Im Binnenverhältnis des VRS haben sie die Legitimation, zwischen den Interessen des Umlandes und den Interessen der Städte zu entscheiden. Die Verkehrssituation ist bei uns allerdings eine etwas andere; denn die wesentlichen Verkehre sind Umland-Stadt-

Verkehre, die auf die beiden Ballungszentren Köln und Bonn ausgerichtet sind. Daher haben wir an dieser Stelle nicht das Problem eines polyzentrischen Raumes.

In einer künftigen gemeinsamen Zweckverbandsversammlung mit Aachen wird es sicherlich Regelungen geben, die den kleineren Partner so stellen, dass keinerlei Dominanz des größeren Partners erfolgt, sondern ein Interessenausgleich. Die entsprechenden Eckwerte werden wir auch gemeinsam verabschieden, sodass der ländliche Raum, den wir ja auch haben, nicht hinten herunterfällt.

Hans Joachim Sistenich (Aachener Verkehrsverbund): Das kann ich so bestätigen. Die Frage von Herrn Wißen zielte meines Erachtens aber auch in eine etwas andere Richtung, nämlich auf die Dynamisierung der ÖSPV-Mittel. Der Verzicht auf eine Dynamisierung bei den Ausgleichszahlungen nach § 45a, die ja in die Pauschale eingerechnet werden, stellt insbesondere für die Flächen ein ganz gravierendes Problem dar; das ist ja hinlänglich bekannt. Wie sich das in der mittelfristigen Entwicklung auswirkt, ist schwer zu sagen. An dieser Stelle hat es der ländliche Raum aber zwangsläufig schwerer. Allerdings landen diese Mittel ja beim Aufgabenträger und nicht unter dem gemeinsamen Dach.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Da keine weiteren Fragen der Abgeordneten vorliegen, kommen wir jetzt zur letzten Runde der Vortragenden, nämlich zu den Vertretern der Zweckverbände.

Burkhard Bastisch (Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Nach mehr als elf Jahren erfolgreicher Umsetzung der Regionalisierung des Bahnverkehrs in NRW ist es durchaus berechtigt, im Rahmen einer Neufassung dieses Gesetzes die Organisation und die Instrumente der Förderung des SPNV und des ÖPNV einer Reformdiskussion zu unterziehen.

Ob es allerdings richtig war, zum Zeitpunkt der Kürzung der Regionalisierungsmittel zeitgleich die grundlegende Organisationsdiskussion zu führen, bleibt zweifelhaft, weil der fachliche Diskussionsprozess um die Frage der Umsetzung der Kürzung im SPNV auf der Strecke bleibt. Sie können heute keinen der Zweckverbände fragen, ob wir genau wissen, wie der Fahrplan 2008 im Dezember 2007 aussehen soll. Die Zeit rennt uns leider davon.

Insofern gebe ich hiermit bereits vorweg eine Antwort auf die begleitenden Fragen. Was hat der Fahrgast eigentlich von dieser Reform bzw. wie ist er betroffen? Man muss erüchtert feststellen, dass es um den Fahrgast und seine möglichen Erwartungshaltungen – auch bezüglich tariflicher Verbesserungen – im eigentlichen Sinne gar nicht geht.

Für uns als einen der Zweckverbände, die sich künftig räumlich in der Großstruktur Westfalen einzuordnen haben, stehen natürlich die Kernfragen der organisatorischen Auswirkungen im Mittelpunkt. In den vergangenen elf Jahren sind inzwischen – auch bedingt durch die Einführung der Gemeinschaftstarife im Mai 2000 – Strukturen und Verantwortlichkeiten entstanden, die auch in Zukunft auf der Ebene der bestehenden Zweckverbände Bedeutung haben werden. Die völlig veränderte Vertragslandschaft –

wir haben inzwischen 15 Verkehrsverträge –, hervorgerufen durch eine konsequente Durchführung von Wettbewerbsverfahren in Westfalen, erfordert neben einer neuen zentralen Struktur, die auch in Westfalen sicherlich umgesetzt wird, auch die notwendige Fortführung der Tagesarbeit in den bestehenden regionalen Strukturen, bei denen wir davon überzeugt sind, dass sie auch bisher sehr effizient gearbeitet haben.

Eine Berechtigung des in der Begründung des Gesetzentwurfs genannten Arguments „mehr Marktmacht in den größeren Strukturen“ kann ich in der Vergangenheit leider nicht erkennen. Ich bezweifle auch, dass das zukünftig so sein wird. Vielleicht waren die Westfalen in Sachen Wettbewerb zu agil, und man möchte das in der Zukunft gar nicht so sehr haben; denn ich kann mir nicht vorstellen, dass das Thema Wettbewerb auf Landesebene in den letzten zehn Jahren eine große Rolle gespielt hat.

Es ist erklärter Wille der Kommunalpolitik, die bestehenden Zweckverbände – auch wegen ihrer inzwischen zusätzlichen Aufgaben im Bereich der Verbundtarife und der zum Teil übertragenen Aufgaben aus dem kommunalen ÖPNV – als selbstständige Einheiten zu erhalten. Der Gesetzentwurf bietet derzeit aber keine ausreichende Grundlage für das westfälische Zukunftsmodell, in dezentralen Strukturen zumindest die bestehenden Verkehrsverträge mit Leben zu erfüllen und zu bewirtschaften. Im Rahmen ihrer kommunalen Selbstverwaltung sind die Mittelbewirtschaftung und das Vertragsmanagement der bestehenden Verträge nach wie vor bei den bestehenden Zweckverbänden anzusiedeln, da sonst die regionalen Strukturen nicht handlungsfähig sind.

Dies bedeutet auch – das ist einer der Kernpunkte –, dass das Geld vom Dachzweckverband zumindest anteilig auf diese Institutionen verteilt werden kann, um entsprechende Aufgaben in regionaler Zuständigkeit auch tatsächlich bezahlen zu können. Ausdrücklich vorgesehen ist das im Gesetzentwurf nicht. Dann haben wir allerdings ein Problem, den Zielvorstellungen des Gesetzes zu folgen. Dies wird in der Kommunalpolitik vor Ort sicherlich nicht gut ankommen.

Ich sehe auch Probleme aufgrund der in dieser Anhörung geäußerten Auffassung, dass man sich in Westfalen noch einigen Grundsatzfragen stellen müsse; denn die zugesagte Organisationsfreiheit – wir waren als Zweckverbände sehr intensiv in diesen Prozess einbezogen – für die Erledigung der Aufgaben wäre Makulatur. Wir brauchen eine Öffnung des § 11, um auch unseren Strukturen in Westfalen gerecht zu werden.

Wir verschließen uns keineswegs dem Reformprozess, erwarten allerdings, dass die vorhandenen Strukturen in geeigneter Art und Weise in den Gesetzentwurf integriert werden.

Ludger Siemer (VerkehrsVerbund OstWestfalenLippe): Herr Vorsitzender! Meine Herren Abgeordneten! Angesichts der Stellungnahmen meiner Vorredner will ich von meinem Manuskript abweichen und vier Punkte noch einmal ganz kurz aufgreifen.

Punkt eins: Ausdrücklich positiv gesehen wird auch vom VV OWL die Pauschalierung der Fördermittel – sowohl diejenige im Bereich des SPNV als auch diejenige im Bereich des Bus-ÖPNV, und zwar eindeutig einschließlich der §-45a-Mittel. Wer von den Experten weiß, was in Bezug auf § 45a alles gemacht worden ist und wie in der Vergangenheit teilweise Optimierung von Fördermitteln und nicht Optimierung von Fahrgastwün-

schen betrieben worden ist, sieht es sicherlich als richtig an, dass dort in Zukunft etwas anderes läuft.

Punkt zwei: Auch die Höhe der Finanzierung für den SPNV von 800 Millionen € und die Planungssicherheit für zumindest drei Jahre wird von unserer Seite begrüßt. Sicherlich hatten wir einmal andere Vorstellungen. Auch gab es einmal andere Schritte bei der Finanzierung, weil die Bundesmittel in 2005/2006 noch ein bisschen reichlicher flossen als heute. Aber vor dem Hintergrund, dass wir im letzten Jahr zur selben Zeit einmal über 720 Millionen € diskutiert haben, sind wir mit den 800 Millionen € zwar nicht bei unseren Wünschen angekommen, können aber damit leben.

Punkt drei: Für die Zusammenführung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV in nur noch drei Kooperationsräumen wird von unserer Seite kein Bedarf gesehen. Was wird jetzt gemacht? Wie eben deutlich wurde, wird hier versucht, ein Finanzproblem, das vor allen Dingen die Großen haben – der VRR und der VRS haben es eben erwähnt –, mit einer Zusammenlegung der Kleinen zu kurieren. Es wäre dasselbe, wenn der Innenminister auf die Idee käme, aufgrund der Finanzprobleme der Städte Köln und Essen eine kommunale Gebietsreform durchzuführen, aber nicht in Köln und Essen anzusetzen, sondern Schloss Holte-Stukenbrock und Rietberg zusammenzuschließen.

Damit ist überhaupt kein Problem gelöst. Die finanziellen Probleme der Großen sind nicht gelöst. Wir, die wir solche finanziellen Schwierigkeiten aufgrund unserer Ausschreibungsergebnisse im Moment nicht haben, sind damit auch nicht befriedigt, sondern sehen, dass wir in Großstrukturen hineingedrängt werden, die zwei Probleme für uns schaffen.

Erstens. Wir verlieren die ortsnahe Gestaltung. An dieser Stelle haben wir in den letzten Jahren sehr viel getan. Aufgrund sehr engagierter Zusammenarbeit mit der Politik und den Unternehmen vor Ort konnten wir im SPNV viele Verbesserungen erreichen.

Zweitens. Wir verlieren die ganz wichtige Möglichkeit, SPNV und ÖPNV aus einer Hand zu machen. In einem Raum wie Westfalen ist das zwischen Borken und Höxter, Ochtrop und Siegen nicht mehr möglich. Das bedauern wir. Dort verlieren wir sicherlich einige Möglichkeiten, auch unter veränderten und möglicherweise verringerten finanziellen Rahmenbedingungen etwas aus einem Guss zu schaffen.

Punkt vier: Allenfalls die Übertragung der Zuständigkeiten für Investitionsmaßnahmen von den Bezirksregierungen auf die Kooperationsräume ist nach unserer Ansicht schlüssig, weil damit aufgrund der sonstigen Zuständigkeiten der kommunalen Aufgabenträger durchaus Synergieeffekte zu erzielen sind.

Manfred Müller (Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter): Herr Vorsitzender! Meine Herren Abgeordneten! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wann muss man ein Gesetz ändern? Man muss es ändern, wenn sich erhebliche Defizite und große Schwierigkeiten gezeigt haben. Insbesondere muss man es dort ändern und dort die Strukturen verändern, wo diese Probleme aufgetreten sind.

Die strukturellen, organisatorischen Änderungen beziehen sich im Wesentlichen auf Westfalen. Und genau dort ist es in der Vergangenheit besonders gut gelaufen. Wir hatten eine besonders hohe Ausschreibungsquote. Wir haben besonders effizient gearbei-

tet. Wir sind diejenigen, die mit den Kürzungen der Regionalisierungsmittel am besten klarkommen. Genau dort soll jetzt aber massiv geändert werden, und zwar gegen den Willen der betroffenen Kommunen.

Die Kreistage unseres Zweckverbandes, der Kreistag Höxter und der Kreistag Paderborn, und unsere Zweckverbandsversammlung lehnen den vorliegenden Gesetzentwurf aus diesen Gründen strikt ab. Es gilt doch der Grundsatz „never change a winning team“. Warum soll es einen Zwang zur Zusammenlegung im Dachverband geben, der nicht nachvollziehbar ist und keine Notwendigkeit hat? Wir haben in der Vergangenheit doch bewiesen, dass wir die übergreifenden Verkehre sehr gut koordinieren konnten und dass wir die Ausschreibungen sehr gut gemeinsam veranlassen konnten. Immerhin haben wir die höchste Ausschreibungsquote insgesamt. – Das war mein erster Punkt.

Mein zweiter Punkt: Wenn man über so etwas nachdenkt, muss es eine echte Aufgabenträgerschaft geben, die bei den bisherigen Aufgabenträgern verbleibt. Das ist uns auch versprochen worden. Dieses Versprechen ist aber nicht eingehalten worden. Mit dem Verkehrsminister war abgesprochen, dass die Kreise und kreisfreien Städte sowie die bisherigen Zweckverbände echte Aufgabenträger bleiben. Dazu gehört auch, dass die Bewirtschaftung der alten und neuen Verkehrsverträge bei den bisherigen Aufgabenträgern verbleibt. Dementsprechend muss es eine solche Regelung geben.

Mein dritter Punkt: Wenn man über so etwas nachdenkt, brauchen wir ebenfalls die innere Organisationshoheit – zumindest die Klarstellung, dass intern die alten und neuen Verkehrsverträge in den Satzungen geregelt werden können. Es war unser erfolgreiches Prinzip, dass Aufgaben- und Finanzverantwortung zusammengelegt werden. Es ist sehr wichtig, dass sie auch zusammenbleiben. Je größer ein Verbund ist, desto größer sind nämlich auch die Wünsche an den Kuchen, der aber nicht größer wird; die Höhe der Wünsche ist auch immer größer als der Kuchen. Von daher muss nach meiner Überzeugung dieses Prinzip der örtlichen kommunalen Verantwortung gelten.

Mein vierter Punkt: Wie ich eben schon gesagt habe, macht uns die Kürzung der Regionalisierungsmittel in unterschiedlichem Umfang Schwierigkeiten. Wir können mit diesem Aspekt durchaus leben, weil wir sehr wirtschaftlich gearbeitet haben und weil wir eine sehr hohe Ausschreibungsquote haben. Wer so gearbeitet hat, hat es meines Erachtens verdient, dass er gut mit seinen Finanzen klarkommt und dass ihm das Geld auch verbleibt. Wer gut wirtschaftet, muss auch dafür belohnt werden. Deshalb finde ich es richtig, dass man dazu keine Regelung erlässt, sondern zunächst bei diesen Lösungen bleibt.

Mein fünfter Punkt: Es gibt einige Aspekte, die durchaus positiv sind. Ich halte es für gut, dass die Regionalisierungsmittel auch für Schienenersatzverkehre verwendet werden können, weil das dem ländlichen Raum durchaus helfen kann. Die Pauschalierung der Mittel halte ich ebenfalls für richtig. Auch die Bewilligung durch den Dachverband, wenn es denn zu ihm kommt, ist meines Erachtens in Ordnung. Wir können auch damit leben, dass das landesweite Netz im Einvernehmen festgelegt werden soll.

Die zuletzt genannten Einzelpunkte ändern aber nichts daran, dass wir diesen Gesetzentwurf unter dem Strich für nicht richtig halten. Das Ganze ist ein Stück Entkommunalisierung. Es ist ein Verlust an Subsidiarität und ein Verlust ortsnaher Verantwortung.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Herr Hans-Jürgen Petrauschke vom Rhein-Kreis Neuss nimmt nicht an der heutigen Anhörung teil.

Der Zweckverband SPNV Münsterland verzichtet auf einen mündlichen Beitrag. Der Personennahverkehr Westfalen-Süd ist durch Herrn Padt vertreten, der Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein durch Herrn Hauer. Beide verzichten aber auf eine zusätzliche mündliche Stellungnahme.

Insofern eröffne ich jetzt die letzte Fragerunde.

Horst Becker (GRÜNE): Herr Müller, Sie haben Ihre Einschätzung sehr engagiert vorgebracht. Wenn ich Ihren Vortrag und die Ausführungen des Vertreters des Landkreistages vergleiche, drängt sich mir folgende Frage auf: Fühlten Sie sich vom Vertreter des Landkreistages vertreten? Oder haben Sie den Eindruck, dass er das alles völlig falsch verstanden hat?

Bodo Wißen (SPD): Herr Bastisch und Herr Müller, ist dieser Gesetzentwurf nach Ihrer Meinung überhaupt dem westfälischen Raum angemessen? Ich habe den Eindruck, dass es bei den Sachverständigen eine klare Trennung gibt. Einige finden ihn gut; ein erheblicher Teil findet ihn nicht besonders gut. Die Gründe für Ihre Einschätzung haben Sie ja gerade dargelegt. Insofern frage ich Sie, ob diese Landesregierung es sich nicht ein bisschen zu leicht macht, indem sie sagt: Wir widmen uns einem – zugegebenermaßen großen – Teil; einem in Bezug auf die Landesfläche ebenfalls sehr großen Teil widmen wir uns aber nicht. – Dieser Eindruck scheint mir bei Ihren Stellungnahmen jedenfalls aufgekommen zu sein. Könnten Sie noch etwas dazu sagen?

Heinz Sahnen (CDU): Herr Müller hat in seinen Schlussbemerkungen formuliert, „in der derzeitigen Fassung“ könne sein Verband den Gesetzentwurf nicht akzeptieren. Auf der anderen Seite hat er das Prinzip der Subsidiarität und in diesem Zusammenhang auch die lokalen Zuständigkeiten usw. deutlich betont. Diese Stichworte haben wir heute ja schon mehrfach gehört.

Mehrfach ist auch dargelegt worden – und von den meisten auch anerkannt worden –, dass man die Entscheidungsebene ausdrücklich will. Wir wollen dieses Gesetz auch gemeinsam mit der kommunalen Familie entwickeln – etwas anders, als Herr Schneider aus Solingen es darlegt, der uns auffordert, endlich zu handeln und ein Gesetz zu beschließen; dann werde sich schon alles danach richten. Nein, wir sind anderer Auffassung. Wir wollen das Ganze schon gemeinsam entwickeln.

Herr Müller, „in der derzeitigen Fassung nicht“ bedeutet doch, dass durchaus noch Gesprächspositionen möglich sind. In der Vergangenheit hat es ja schon in einem erheblichen Maß Annäherungen gegeben.

Aus welchen Gründen auch immer haben Sie heute eine sehr feste Formulierung gewählt, Herr Müller und Herr Bastisch. Allerdings haben Sie sich dabei in erster Linie auf gegenwärtige oder möglicherweise auch vergangene Stärken bezogen. Müssen Sie sich möglicherweise nicht irgendwann auch die die Bemerkung „Wer zu spät kommt, den bestraft das Leben“ gefallen lassen? Heute geht es doch vor allen Dingen darum,

dass wir uns über die Zukunft Gedanken machen und vor diesem Hintergrund auch etwas intensiver ins Gespräch kommen. Ich will jedenfalls dafür werben, dass man diesen Gesprächsfaden wieder aufnimmt und sich nicht auseinanderdividiert.

Burkhard Bastisch (Schienenpersonennahverkehr Ruhr-Lippe): In der Tat haben auch wir den Eindruck, dass man sich bei der Erarbeitung dieses Gesetzentwurfs von vornherein hauptsächlich mit größeren Strukturen auseinandergesetzt hat. Der Gutachter IVV hat das Thema ja überhaupt erst ins Rollen gebracht. Er plädiert dafür, dass drei große Räume entstehen sollen, wobei die Belange des Ballungsraums schon im Vordergrund standen. Dieser Eindruck zieht sich bei uns wie ein roter Faden durch. Es gibt keine Analyse der Strukturen, die in Westfalen entstanden sind.

Wir sind fünf sehr unterschiedliche Verbände – nicht nur von der Größe, sondern auch von der Aufgabengestaltung her. Ich habe ja schon betont, dass gerade die kleinen Zweckverbände – mindestens zwei – auch den Busbereich betreuen. Darauf ist kaum Bezug genommen worden. Zwar gibt es einige Passagen, die darauf Rücksicht nehmen. Momentan haben wir aber wirklich den Eindruck, dass es hauptsächlich darum geht, dass diese drei großen Einheiten zustande kommen, und dass die Belange darunter, die im Binnenverhältnis zu regeln sind, zu einfach gesehen werden.

In diesem Zusammenhang sollte man aber nicht nur berücksichtigen, dass wir damit auch Risiken tragen, sondern auch, dass wir unsere Leistungen mit einem sehr kleinen Personalkörper erbringen. Diesen in Westfalen existierenden Personalkörper wollen wir nicht aus bestimmten Gründen noch erweitern müssen. Unsere Overhead-Kosten machen übrigens auch nicht die 3 % aus, die im Gesetz stehen, sondern belaufen sich auf weniger als 1,7 % der 254 Millionen €, die Westfalen zugeschrieben werden. Das ist ein überaus geringer Anteil. Wir wollen auch in Zukunft unter Beweis stellen, dass wir das alles mit 32 bis 33 Leuten leisten können; so viele sind wir in diesem Bereich nämlich.

Ludger Siemer (Verkehrsverbund OstWestfalenLippe): Man sollte das Ganze nicht auf eine pauschale Befürwortung oder Ablehnung des Gesetzentwurfs und auch nicht auf Räume beziehen. In diesem Gesetzentwurf gibt es ja eine ganze Menge von sachlich vernünftigen Punkten. Das haben Sie bei der heutigen Anhörung auch durch die Bank gesehen. Hier hat sich keiner gegen die Pauschalierung von Fördermitteln ausgesprochen – jedenfalls nicht für den SPNV und auch nicht für den ÖPNV; allenfalls in Bezug auf § 45a bestehen einige unterschiedliche Meinungen. Die Pauschalierung ist sicherlich vernünftig. Auch eine Reihe anderer Dinge ist gut.

Unsere Kritik lehnt sich aber an dem einen Punkt der Neuorganisation der Aufgabenträgerschaft für den SPNV an. Dies hätte unseres Erachtens nicht sein müssen. Hier setzt man am falschen Punkt an und löst keine Probleme.

Manfred Müller (Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter): Ich habe ein paar Dinge sehr pointiert auf den Punkt gebracht. Das rührt auch ein bisschen daher, dass wir uns in den letzten Wochen mit unseren Anregungen, vor allen Dingen zu Details, nicht so gehört gefühlt haben, wie das eigentlich sein sollte.

Ich habe den Wunsch der Landesregierung verstanden, dass man auf drei Verbände hinauswill. Mit uns aus Westfalen ist das aber nur dann zu machen, wenn in unseren bisherigen Zuständigkeitsbereichen auch die Aufgaben- und die Finanzverantwortung zusammengeführt bleiben können. Wir organisieren das schon.

Ich sage ganz offen, dass wir es am liebsten hätten, wenn es in diesem Punkt keine Änderung gäbe. Wenn man aber zu drei Verbundräumen kommen will, dann geht das aus unserer Sicht – wenn man nicht wichtige Prinzipien außer Acht lässt – nur unter bestimmten Voraussetzungen. Diese habe ich benannt. Es geht um die Organisationsregelungen und um die echte – und keine ausgehöhlte – Aufgabenträgerschaft. Wenn man dort weiterkommt, kommen wir vielleicht auch zu Lösungen. Ich glaube, dass das eigentlich gar nicht so schwer ist. Im Moment scheint es hier aber noch Schwierigkeiten zu geben.

Zur Stellungnahme des Landkreistages: Der Landkreistag muss natürlich das ganze Land im Blick haben. Wir haben hingegen eine spezielle Situation. Vor deren Hintergrund haben wir unsere Haltung in dieser Frage eingebracht. Der Landkreistag und wir vertreten in vielen Detailfragen die gleiche Auffassung. In Bezug auf die strukturellen Fragen haben wir allerdings eine besondere Meinung. Diese habe ich auch gesondert zum Ausdruck gebracht.

Vorsitzender Wolfgang Röken: Da es keine Wortmeldungen mehr gibt, darf ich mich jetzt bei Ihnen allen ganz herzlich bedanken. Sie haben wesentlich dazu beigetragen, dass wir die Fragen zum ÖPNV-Gesetz unter Darlegung Ihrer eigenen Erfahrungen und Standpunkte ausführlich erörtern konnten. Heute war hier ja der geballte Sach- und Fachverstand des ÖPNV und SPNV in Nordrhein-Westfalen vertreten.

(Allgemeiner Beifall)

Die Mitglieder unseres Ausschusses für Bauen und Verkehr und des mitberatenden Ausschusses für Kommunalpolitik und Verwaltungsstrukturreform werden die sich aus der heutigen Anhörung ergebenden Erkenntnisse in die anstehenden weiteren Beratungen im parlamentarischen Gesetzgebungsverfahren einbringen. Wie Sie wissen, ist vorgesehen, dass das Gesetz noch vor der Sommerpause verabschiedet werden soll. Vor diesem Hintergrund war die Frist für die Abgabe der Stellungnahmen auch verhältnismäßig kurz.

Bei unseren weiteren Beratungen werden das Anhörungsprotokoll und die vorliegenden schriftlichen Stellungnahmen eine wichtige Rolle spielen.

Das Anhörungsprotokoll werde ich Ihnen nach Fertigstellung direkt zuleiten – mit der Bitte, falls aus Ihrer Sicht noch irgendwelche Anmerkungen erforderlich sind, diese dem Landtag mitzuteilen.

Meine Damen und Herren, Anhören hat auch immer etwas mit Zuhören zu tun. Wir haben alle mit Sicherheit sehr gut zugehört. Es sind eine Reihe von Anregungen und Klärstellungen vorgetragen worden. Lassen Sie uns einmal sehen, was in den nächsten Wochen im Fortgang des Beratungsverfahrens daraus wird.

Noch einmal ganz herzlichen Dank an Sie alle! – Damit schließe ich die Sitzung. Ich wünsche Ihnen einen guten Heimweg und einen angenehmen Restabend.

gez. Röken
Vorsitzender

hoe/24.05.2007/25.05.2007
254