



Ausschuss für Bauen und Verkehr

42. Sitzung (öffentlich)

5. Juni 2007

Düsseldorf - Haus des Landtags

13:30 Uhr bis 14:55 Uhr

Vorsitz: Wolfgang Röken (SPD)

Protokollerstellung: Günter Labes

Verhandlungspunkt und Ergebnis: Seite

Vor Eintritt in die Tagesordnung 3

Einziger Punkt der Tagesordnung:

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personen-
nahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)** 3

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 14/3976

Vorlage 14/1083

Ausschussprotokoll 14/406

Die als Tischvorlage vorgelegten Änderungsanträge der Fraktionen von CDU und FDP werden mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und Grünen angenommen.

Der Gesetzentwurf wird unter Einbeziehung der zuvor beschlossenen Änderungen mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und Grünen angenommen.

Aus der Diskussion

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Vorsitzender Wolfgang Röken teilt mit, er werde noch einmal mit der Präsidentin Kontakt aufnehmen, damit diesem Ausschuss künftig möglichst ein größerer Raum zur Verfügung gestellt werde. Über das Ergebnis seiner Bemühungen werde er den Sprecherkreis informieren.

Einziger Punkt der Tagesordnung:

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

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksache 14/3976

Vorlage 14/1083

Ausschussprotokoll 14/406

Bernd Schulte (CDU) legt dar, die auf Bundesebene erfolgten Mittelkürzungen bei den Regionalisierungsmitteln, hätten Nordrhein-Westfalen zur einer Finanzreform beim ÖPNV gezwungen. Dabei sei zu überlegen gewesen, ob man die Finanzreform und die Strukturreform beim ÖPNV zusammenfassen sollte. Nach reiflicher Überlegung sei entschieden worden, ein neues ÖPNV-Gesetz zu verabschieden, das sowohl die Finanzreform als auch die Strukturreform enthalte. Heute stehe das Ergebnis zur Beratung an.

Nach der Bahnreform und der Grundgesetzänderung im Jahre 1994 sei in Nordrhein-Westfalen ein ÖPNV-Gesetz mit einer grundsätzlich richtigen Weichenstellung verabschiedet worden, mit dem die Aufgabe des Nahverkehrs kommunalisiert worden sei. Somit habe es für die Aufgabenwahrnehmung im ÖPNV keine Landesgesellschaft gegeben. Diese Entscheidung sei gut und richtig gewesen. Seinerzeit hätten sehr wohl starke Bestrebungen für die Gründung einer Landesgesellschaft existiert. Die Agentur Nahverkehr bilde eine gewisse Reminiszenz dafür. Diese werde es nach dem vorliegenden Gesetzentwurf künftig nicht mehr geben.

Seit 1994 hätten sich in kommunaler Regie Strukturen und Aufgaben entwickelt, über die heute nicht mit einem Federstrich hinweggegangen werden könne. Aus diesem Grunde habe die Prämisse der Koalition darin bestanden, in Verbindung und im Einvernehmen mit den kommunalen Aufgabenträgern eine Strukturreform zu entwickeln, die nicht von oben nach unten allen Beteiligten aufoktroiiert, sondern einvernehmlich beschlossen werde. Diese Aufgabe sei selbstverständlich nicht einfach gewesen. Bei einem solchen Vorgehen setze man sich Vorwürfen aus, nicht genügend Mut zu besitzen oder eine Regelung zu treffen, die nicht weit genug gehe.

Nach seinen Informationen habe im Jahre 1994 die damalige Landesregierung die Strukturbildung auch mit Blick auf die anstehenden Kommunalwahlen vorgenommen. Heute müsse bedacht werden, dass sich insbesondere innerhalb der 31 Kreise personi-

fizierte Strukturen gebildet hätten. Diese Strukturen bedürften deshalb einer „verständnisvollen“ Behandlung. Insbesondere in den Bereichen Aachen, Niederrhein und Westfalen habe es bezüglich der neuen Strukturen erhebliche Vorbehalte und Bedenken gegeben, mit denen man sich habe auseinandersetzen müsse.

Gegenstand des vorliegenden Änderungsantrages - s. Anlage - bilde deswegen eine neue Übergangsregelung in § 17, die vorsehe, dass die vollständige Aufgabenwahrnehmung durch die drei neuen Kooperationsräume erst ab dem 1. Januar 2011 stattfinde. Diese bis zum 31. 12. 2010 geltende Regelung müsse insbesondere darauf zurückgeführt werden, dass die alten neun Zweckverbände noch eine Vielzahl sogenannter Altverträge hätten, deren Laufzeiten teilweise noch über das genannte Datum hinausreichten. Da das bisherige Gesetz nicht gerade von Transparenz und Überschaubarkeit geprägt gewesen sei, erscheine es wichtig, bis zum 31. 12. 2010 die Zuständigkeit für die Altverträge bei den alten Zweckverbänden zu belassen, um eine angemessene Übergangsfrist zu schaffen, damit erreicht werden könne, dass die neuen Kooperationsräume keine unangenehmen Überraschungen und keine unliebsamen finanziellen Folgen, die sie für ihre Rechtsvorgänger übernehmen müssten, erlebten.

Er begrüße, dass diese vorgesehene Regelungsänderung die Akzeptanz aller fünf westfälischen Zweckverbände finde. In der Verbandsversammlung des Zweckverbandes Ruhr-Lippe habe es einen einstimmigen Beschluss gegeben, wonach man sich mit diesem Gesetzentwurf einverstanden erkläre. Das bilde ein gutes Signal an den Landtag, dem sich dieser nicht ohne Weiteres verschließen könne. Es gebe auch keinen anderen westfälischen Zweckverband, der etwa mit den Stimmen der SPD eine derartige Regelung, wie sie nach dem Änderungsantrag vorgesehen werde, abgelehnt hätte. Auf der fachlichen Basis der Zweckverbände könne also von einem großen Einvernehmen ausgegangen werden.

Das bisherige Gesetz werde im Wesentlichen von fehlender Transparenz, Unübersichtlichkeit und einer Vielzahl von Fördertöpfen und Förderrichtlinien geprägt. Nur wenige Fachleute beherrschten daher dieses Sachgebiet. Alle Beteiligten hätten im Anhörungsverfahren begrüßt, dass das bisherige Finanzierungsverfahren durch eine Pauschalierung abgelöst werde. Es werde künftig eine SPNV-, eine ÖPNV- und eine Investitionspauschale geben. Das bedeute eine Vereinfachung, Bürokratieabbau und die Stärkung der kommunalen Verantwortung und entspreche dem, was diese Koalition unter Verwaltungsstrukturreform verstehe.

Manche meinten, wenn die Aufgabe insgesamt in die kommunale Verantwortung falle, würden nicht mehr Vorgaben gelten, die bisher etwa bei der Investitionsförderung gemacht worden seien, sodass vor dem Hintergrund der 80:20-Regelung möglich werde, dass 20 % nicht mehr in die Verkehrsleistungen oder in die Beschaffung von Fahrzeugen fließen, sondern anderen Strukturmaßnahmen wie Buswartehallen zugute kämen. Aber das entspreche eben dem, was unter kommunaler Verantwortung verstanden werde. Die Befürchtungen der kommunalen und auch der privaten Verkehrsunternehmen dürften von daher eigentlich unberechtigt sein. Eine gewisse Hilfestellung könne aber wohl über die Begründung geliefert werden, dass die 80:20-Regelung einen Kompromiss darstelle. Der deutsche Städtetag etwa fordere nämlich eine 50:50-Regelung, die das von den öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen beschworene Risiko

noch vergrößerte. Mit einer 80:20-Regelung werde wohl den Bedenken Rechnung getragen. Diese führten zu einer Lösung, die im Zuge der Handhabung des neuen Gesetzes die geäußerten Bedenken wohl relativieren dürften.

Im Gesetz werde also eine angemessene Übergangszeit eingeräumt, um die Übernahme der Verantwortung durch die neuen Kooperationsräume regeln zu können. Das geschehe im Einvernehmen mit der kommunalen Familie. Der Nahverkehr bleibe eine kommunale Aufgabe. Die Rechte der kommunalen Aufgabenträger würden gestärkt, das Finanzierungssystem werde transparenter und übersichtlicher und die Pauschalierung der Leistungen führe zu einer Stärkung der kommunalen Verantwortung. Es werde darauf gehofft, dass die kommunale Familie diese Verantwortung im Zuge der Geltungsdauer des Gesetzes mit großer Kreativität und großem Verantwortungsbewusstsein wahrnehme.

Christof Rasche (FDP) stellt heraus, seit Jahren werde bereits unabhängig von der Regierungszusammensetzung die Notwendigkeit einer Reform des ÖPNV und SPNV nicht bestritten, auch wenn teilweise unterschiedliche Reformansätze verfolgt worden seien. Nach dem Beschluss der Bundesregierung, die Regionalisierungsmittel zu kürzen, seien zunächst im Frühjahr des letzten Jahres in Nordrhein-Westfalen Szenarien verbreitet worden, wonach 20 bis 25 Prozent des Streckennetzes vor der Stilllegung stünden. Am Ende sehe es jetzt so aus, dass möglicherweise eine Reduzierung der Zugkilometer um ein bis zwei Prozent anstehe, was vielleicht auch sinnvoll sein könne. Jedenfalls würden die vor einem Jahr verbreiteten Horrorszenarien nicht Wirklichkeit. Alle Fraktionen müssten dies begrüßen.

Durch die Berliner Kürzung sei aber eine Debatte über eine Finanz- und Strukturreform eröffnet worden, bei der man über Formulierungen und Punkt und Komma gestritten habe. In deren Verlauf habe eine Vielzahl an Gesprächen stattgefunden. Dem Ministerium könne nur ein großes Kompliment für die geleistete Arbeit ausgesprochen werden. Am Ende hätten die Gespräche nämlich zu einem breiten Einvernehmen geführt. Alle Zweckverbände stimmten mehr oder weniger der Reform zu, kein Zweckverband lehne diese ab. Natürlich wisse heute niemand, wie sich die Lage in diesem Bereich in zehn Jahren darstelle. Das jetzt vor der Verabschiedung stehende Gesetzesvorhaben stelle zwar teilweise einen Kompromiss dar, aber die Koalition und die Regierung hätten die eingeschlagene Richtung durchgehalten. Es werde ein zukunftsträchtiges Gesetz verabschiedet. Egal wie das Gesetz letztlich aussehe, es werde sicherlich in einigen Jahren wieder ein Reformbedarf existieren, der aber bei weitem nicht so groß wie der aktuelle Reformbedarf ausfallen werde.

Bodo Wißen (SPD) hebt hervor, es erstaune, welche Hoffnungen die Koalitionsfraktionen mit diesem Gesetz verbinden würden. Die Zahl der Kritiker sei größer, als der Kollege Rasche das dargestellt habe.

Nordrhein-Westfalen habe in der Zeit der rot-grünen Koalition viel dafür geleistet, um den ÖPNV voranzubringen. Im Ergebnis sei in Nordrhein-Westfalen die Zahl der Fahrgäste um zwei Millionen und die Zahl der gefahrenen Bahnkilometer erheblich gestiegen. Schließlich würden 1,5 Milliarden € Zuschüsse für den ÖPNV gezahlt.

Während die Bundeskanzlerin in Heiligendamm die Themen Klimaschutz und Umweltschutz in den Vordergrund gestellt habe, nehme die von der CDU geführte Landesregierung in diesem Jahr eine Kürzung von 49 Millionen € beim ÖPNV vor, was überhaupt nichts mit der Kürzung bei den Regionalisierungsmittel zu tun habe.

Wenn dieser Gesetzentwurf verabschiedet werde, gehe der Bürokratieaufwand nicht zurück, sondern dieser werde noch ansteigen. Dies gehe darauf zurück, dass es drei Verbände mehr geben werde. Das System werde zudem unübersichtlicher. Die behauptete Finanz- oder gar Strukturreform bleibe aus. Dieser Gesetzentwurf zeichne sich durch eine gewisse Mutlosigkeit aus.

Außerdem blieben viele Fragen offen, die auch bei der Anhörung angesprochen worden seien. Das betreffe etwa die Frage, wie groß das Landesnetz sein solle und welcher Prozentsatz der Mittel auf dieses entfallen solle. Eine solche Aussage werde nicht getroffen, obwohl diese Mittel den Kommunen und damit den Menschen vor Ort weggenommen würden. Dieser Sachverhalt müsste die FDP in besonderem Maße interessieren, die das Motto „Privat vor Staat“ verfolge, zumal der Gesetzentwurf keine klärende Aussage zur Wettbewerbsvergabe enthalte.

Bedauerlicherweise würden auch keine Aussagen zu Qualitätsaspekten getroffen. Die Vorgängerkoalition habe Sicherheit, Sauberkeit und Service am Bahnhof als Themen eingeführt. Diese Aspekte blieben nun auf der Strecke.

Schließlich würden die Interessen des ländlichen Raumes gegen die der Ballungsräume und Städte ausgespielt. Natürlich werde es ein festgelegtes Landesnetz geben. Es müsse in diesem Zusammenhang auch einmal gesagt werden, welche Bahnhöfe etwa im Landesinteresse seien und welche nicht.

Er räume ein, dass die Pauschalen in der Anhörung Anklang gefunden hätten. Gleichwohl hätten einige gewarnt, weil bei den Mitteln nach § 45a ein rechtlicher Anspruch bestehe, der aufgehoben werde, wenn ab dem Jahr 2011 die Mittel alle in einen großen Topf gingen. Erfolgt dann Kürzungen, werde die Landesregierung die Verantwortung dafür dann auf die Verbände abwälzen, die die Mittel verteilten.

Insgesamt stelle sich die Frage nach dem Sinn dieser Gesetzesnovelle. Es solle zwar jedem Gutes getan und keinem geschadet werden, aber dennoch komme es zu großen Einschränkungen bei der Freiheit der Kommunen. Wiederum werde die Straße eindeutig gegenüber der Schiene bevorzugt. Das stelle auch im Hinblick auf Umweltschutz- und Klimafragen eine falsche Politik dar.

Horst Becker (GRÜNE) erinnert daran, der Minister habe ein neues ÖPNV-Gesetz im Zusammenhang mit der anstehenden Kürzung der Regionalisierungsmittel thematisiert. Auf den Vorhalt, warum das Land nicht wie andere Bundesländer einen Teil der ausfallenden Mittel aus den Mehrwertsteuermehreinnahmen kompensiere, habe der Minister seinerzeit ausgeführt, er sehe Effizienzreserven im System. Dazu zähle die Reduktion der Zahl der Verbände. Letztlich habe der Minister aber keine Reduktion erreicht, sondern jetzt werde es neben den neun Verbänden noch drei weitere geben. Dazu gebe es faktisch auch noch unterschiedliche Übergangsfristen. Zudem sei angekündigt worden, dass ab dem Jahr 2011 die Aufteilung hinterfragt werde.

Die einzige Verbesserung mit einem neuen ÖPNV-Gesetz bestehe aus der Sicht derer, die hinterher das Geld ausgeben, maximal darin, dass sie dieses in pauschalisierter Form und nicht mehr für eine einzelne konkrete Investition erhielten. Damit gingen jedoch zahlreiche Nachteile einher. Einer bestehe darin, dass künftig nicht mehr wie bisher gesteuert werden könne, an welcher Stelle eine Angebotsverbesserung erfolge. Außerdem habe man es nicht mehr in der Hand, dafür zu sorgen, dass der SPNV vorrangig behandelt werde.

Bei Verabschiedung des vorliegenden Gesetzentwurfes werde eine Mangelverwaltung durch die Kommunen definiert. Das geschehe, indem einmal ein Landesnetz mit 40 Millionen Zugkilometer festgelegt werde. Das stelle aber in Wahrheit eine Reduktion dar, weil bis jetzt 98 Millionen Zugkilometer festgeschrieben seien. Nach dieser Definition müssten die Kommunen und Verbände in den nächsten Jahren mit steigenden Minderzuweisungen kämpfen. Diese dürften den Mangel verwalten, worin für ihn das tiefere Motiv für die Gesetzesnovelle liege, was auch mit den künftigen Wahlkämpfen zu tun haben dürfte, weil die Koalitionsfraktionen für die auf die Kommunen zurollenden Kürzungen nicht in die Verantwortung genommen werden wollten.

Mit der Aufgabe der Schlichtungsstelle Nahverkehr werde darüber hinaus eine Einrichtung beseitigt, die letztlich für einen Anstieg der Qualität gesorgt und sichergestellt habe, dass man sich mit allen Beschwerden auseinandergesetzt habe.

In der Zeit der rot-grünen Koalition habe es bei Einsatz gleicher Mittel eine kontinuierliche Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV gegeben. Jetzt würden die Mittel in den nächsten Jahren ständig gesenkt, was insbesondere den ländlichen Raum treffen werde. Er wundere sich sehr darüber, dass gerade die CDU, die in sich den letzten Jahren ihrer Oppositionszeit für den ländlichen Raum eingesetzt habe, nunmehr mit dem ÖPNV-Gesetz eine Politik verfolge, die den ländlichen Raum zum Verlierer mache. Wenn nämlich bei sinkenden Zuweisungen ein Teil des Netzes herausgegriffen und als Bestand definiert werde und darüber der Kürzungsdruck an die anderen weitergegeben werde, mache das den ländlichen Raum zum Verlierer. Die Grünen würden in den nächsten Jahren dafür sorgen, dass dieser Zusammenhang nicht vergessen werde.

Heinz Sahren (CDU) stellt fest, der Gesetzentwurf drücke Zuversicht und den Mut zum Handeln aus. Zwar bemühe sich die Opposition, ihre Ablehnung zu begründen, erkläre aber nicht, wieso deren Vertreter in den Zweckverbänden dem Gesetzentwurf zustimmten.

Es existiere ein breites Einvernehmen zu diesem Gesetzesvorhaben. Die CDU-Fraktion danke allen, die in den entsprechenden Verhandlungen zur Herbeiführung eines Konsenses beigetragen hätten. Die wichtigsten Ergebnisse bestünden in einem Abbau von Bürokratie, der Schaffung von mehr Transparenz und der Stärkung der kommunalen Selbstverantwortung.

Auch das Landesnetz werde übrigens im Einvernehmen mit den Bürgern und den kommunal Verantwortlichen definiert. Darüber hinaus diene das Landesnetz als Schutz für den ländlichen Raum, wozu er etwa auf den Bereich Paderborn verweise, indem der entsprechende ÖPNV- und SPNV-Verkehr gesichert und garantiert werde. Er räume

ein, dass es etwa bei der Sauberkeit von Bahnhöfen Probleme gebe, aber das habe mit diesem Gesetzesvorhaben nichts zu tun.

Dieter Hilser (SPD) merkt an, nach seiner Wahrnehmung hätten die Vertreter der Regierungsfractionen den Gesetzentwurf schöngeredet. Für ihn bestehe darüber hinaus die kommunale Basis in den Räten und den Bezirksvertretungen. Der Rat der Stadt Bielefeld etwa habe aber den Gesetzentwurf mehrheitlich abgelehnt.

Zu der beantragten Änderung zu § 17 bitte er zu erklären, warum man den Zeitpunkt 31. Dezember 2010 gewählt habe und wie die Fälle geklärt würden, deren Vertragslaufzeit dieses Datum überschritten.

Zur 80:20-Regelung bitte er um Auskunft, ob den Gemeinden, die einem Haushaltssicherungskonzept unterlägen, erlaubt werde, die 20 Prozent anders zu verwenden als für den Verwaltungsanteil. Außerdem interessiere ihn, wie gegebenenfalls sichergestellt werde, dass die Kommunalaufsicht eine Weiterleitung dieser Mittel an die Verkehrsunternehmen genehmige. Zudem wolle er wissen, ob das Ministerium die EU-Konformität der Pauschalisierungsregelung geprüft habe.

Bernd Schulte (CDU) legt zum gewählten Datum 31. Dezember 2010 dar, die beteiligten Zweckverbände hätten gesagt, bis dahin könnten die bestehenden Probleme geregelt werden und mit dem Übergang der Zuständigkeit auf die neuen Zweckverbände seien keine Schwierigkeiten verbunden.

StS Günter Koslowski (MBV) antwortet auf die gestellten Fragen, das Ministerium habe den Sachverhalt geprüft und keine Zweifel, dass die vorgesehene Umstellung EU-konform sei. Die Zweckbindung, die das Gesetz diesen Mitteln mitgebe, reiche aus, um dafür zu sorgen, dass der Kämmerer nicht einfach auf diese zugreifen könne. Es sei somit auch für Haushaltssicherungskommunen möglich, diese Mittel im Sinne des ÖPNV einzusetzen. Das Ministerium vertraue darauf, dass die Kommunen diesen Bereich, der in den vergangenen Jahren eine gemeinsame Erfolgsgeschichte dargestellt habe, auch weiterhin entsprechend pflegten. Deshalb pauschaliere das Ministerium diese Mittel, die die Kommunen dort einsetzen könnten, wo diese als am dringlichsten empfunden würden. Das entledige das Ministerium nicht der Aufgabe, darauf zu sehen, ob dieses Vertrauen auf Dauer gerechtfertigt erscheine. Aber ein solcher Vertrauensvorschuss dürfe und müsse bei diesem Thema sein.

Bodo Wißen (SPD) bemängelt, es sei überhaupt nicht klar, wie das Gesetz konkret umgesetzt werden solle. Das wisse man erst, wenn die Verwaltungsvorschriften vorlägen. Insofern verwundere, wenn Herr Sahnen offenbar wisse, was alles zum Landesnetz gehöre. Ansonsten hätte Herr Sahnen nicht behaupten können, der ländliche Raum erfahre durch das Gesetz eine Stärkung. Das ursprüngliche Modell umfasse die Regionalexpress, das bedeute aber keine Stärkung, sondern eher eine Schwächung des ländlichen Raumes.

Zu den Altverträgen interessiere, was mit diesen und insbesondere mit den darin aushandelten wettbewerbsfreudigeren Bedingungen im Jahre 2011 geschehe. Ein Landes-

netz könne ganz oder in Teilen ausgeschrieben werden oder es erfolge einfach eine Vergabe. Das stelle eine wichtige Frage für den Steuerzahler, für Wettbewerbspolitiker und für Verbraucherschützer dar. Deshalb bitte er um Auskunft, was bezüglich des Landesnetzes unternommen werde solle. Solange die Verwaltungsvorschriften nicht vorlägen, dürften Aussagen zu den aufgeworfenen Fragen nichts weiter als heiße Luft sein.

Bernhard Schemmer (CDU) merkt an, die Vertreter der SPD in den Zweckverbänden hätten zugestimmt, nachdem sie erkannt hätten, dass der Gesetzentwurf vernünftige Lösungen enthalte. Was das Landesnetz angehe, werde nicht ein völlig neues Netz betrieben, sondern vielmehr werde aus dem alten ein neues Landesnetz in besonderer Form herausgehoben, das jedoch ebenfalls von den Zweckverbänden betrieben werde. Dieses Landesnetz werde aber klar definiert, damit es nicht zu Unsicherheiten komme, wenn die jeweils an einem Ende liegenden Zweckverbände zwar eine Strecke betreiben wollten, der dazwischen liegende Zweckverband jedoch nicht.

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr habe für ihn in der Vergangenheit schlicht versagt. Es bedürfe einer neuen Regelung. Diesbezüglich befinde man sich auf einem guten Weg.

In einem ausreichend großen Zeitraum bestehe Gelegenheit, unterhalb des Zweckverbandes die Risiken aus den Altverträgen sauber zu formulieren und sie den jeweiligen Gebietskörperschaften zuzuordnen. Auf diese Art und Weise könne entweder sichergestellt werden, dass die Finanzmittel jeweils in den bisherigen Räumen belassen würden, oder es könnten einvernehmlich Änderungen vorgenommen werden. Jedenfalls werde es erstmals bei den Finanzen ein offenes und überschaubares Verfahren geben, das regional zugeordnet werden könne.

StS Günter Koszowski (MBV) erläutert, die Altverträge würden sich nicht schlagartig mit dem 31. Dezember 2010 verändern. Zahlreiche Altverträge liefen weit über diesen Zeitpunkt hinaus. Auf besonderen Wunsch der westfälischen Zweckverbände habe man diese Möglichkeit der Übergangsfrist für die Abwicklung der Altverträge eingeräumt. Am Beispiel des AVV werde erkennbar, dass die Zweckverbände eine solche Übergangszeit gar nicht benötigten, weil sie schon vorher ihre unterschiedlichen Verträge unter ein gemeinsames Dach bringen dürften. In Westfalen habe es ein erhebliches höheres Maß an Ausschreibungen gegeben. Aus diesem Grunde erscheine die dortige Situation ein bisschen komplizierter. Man werde dort aber eine gemeinsame Lösung finden und die Potenziale, die diese Verträge böten, um sich finanziell zu verbessern und Ausschreibungen zu optimieren, nutzen können.

In der Vergangenheit habe man sehr sorgfältig darauf geachtet, nicht seine guten Ergebnisse einem Benchmarking zu unterziehen. Jeder der neun Zweckverbände habe mit einem Höchstmaß an Plausibilität und blauem Augenaufschlag versichert, über die besten Verträge zu verfügen. Es sei aber im Leben nicht möglich, dass es neunmal die besten Verträge gebe. Das Zusammenfassen und Bündeln von Ausschreibungskompetenzen werde neben erheblich geringeren Overheadkosten zu tatsächlichen Ein-

sparungsmöglichkeiten führen. Diese würden sich durch die Reform zeigen und würden erschlossen.

Horst Becker (GRÜNE) hält fest, das Landesnetz definiere 40 Millionen Zugkilometer, wobei noch keiner wisse, was dieses umfasse. Das bisher festgelegte und garantierte Landesnetz mache jedoch 98 Millionen Zugkilometer aus. Das bedeute, dass von dem heute garantierten Netz 58 Millionen Zugkilometer, wenn auch nicht auf einmal, zur Disposition stünden. Künftig würden Pauschalen gewährt, die sich in den nächsten Jahren reduzierten. Die Kürzung der Regionalisierungsmittel werde dazu führen, dass die zur Disposition stehenden, nicht mehr garantierten Zugkilometer hinterfragt würden.

Es erscheine geradezu tollkühn, wenn der Staatssekretär die mit der Bahn überall stattfindenden Nachverhandlungen schon als einen ersten Profit aus dem ÖPNV-Gesetzentwurfes darstelle. In Wirklichkeit geschehe etwas anderes, was diejenigen, die sich etwa beim VRR auskennen, wüssten. Im VRR stünden etwa Verträge mit einer Laufzeit bis zum Jahr 2021 deswegen zur Verlängerung an, weil alte Rabatte ausgelaufen seien und sich als Drohung am Horizont jährlich steigende Kürzungen der Regionalisierungsmittel für die Verbünde abzeichneten. Die Bahn handle wie ein Drogendealer, der die andere Seite erneut anfixe und sage, wolle man für die nächsten drei oder vier Jahre einen Teil dieser Kürzungen auffangen, könne das geschehen, aber dann müsse der Vertrag bis zum Jahr 2026 verlängert werden. Die Bahn könne sich dieses Verhalten als Anbieter erlauben. Das hänge damit zusammen, dass das Land die Verbünde und die Kommunen im Zusammenhang mit der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Regen stehen lasse und nicht in gleicher Weise wie andere verfare.

Dieter Hilser (SPD) führt an, dass sich bei Verabschiedung des vorgelegten ÖPNV-Gesetzentwurfes die Qualität im ÖPNV verschlechtere stehe außer Frage. Das hätten die Anbieter von Verkehrsleistungen dokumentiert. Einmal hänge das mit der nicht mehr getrennten Ausweisung der Mittel nach § 45 a zusammen. Bei der Einbeziehung dieser Mittel in die Pauschalierung werde befürchtet, dass diese ihnen in Zukunft fehlen würden, was selbstverständlich vorrangig den ländlichen Raum betreffen werde.

Die zweite Verschlechterung in der Struktur stehe mit der 80:20-Regelung im Zusammenhang. In der Begründung des Gesetzentwurfes heiße es, die Kommunen müssten mindestens 80 Prozent der Mittel weiterleiten. Jeder Kämmerer werde daraus schließen, dass höchstens 80 Prozent der Mittel weiterzugeben seien. Deshalb wolle er wissen, wie ein anderes Verhalten der Kommunen sichergestellt werden solle. Somit sei in dem vorgesehenen Gesetzestext strukturell eine drastische Verschlechterung der Qualität des ÖPNV angelegt.

Christof Rasche (FDP) verweist darauf, die alte Koalition habe in der letzten Legislaturperiode ein ÖPNV-Gesetz beschlossen, das in Teilbereichen als mutlos habe bezeichnet werden könne. Dieses Gesetz habe insbesondere mit der Agentur Nahverkehr einen faulen Kompromiss dargestellt. Dieser Agentur seien nämlich im Laufe der Verhandlungen sämtliche Hebel, um tatsächlich Verkehrspolitik betreiben zu können, genommen worden. Das habe nicht dem entsprochen, was die Koalition vorher gewollt

habe. Die neue Koalition verhalte sich anders und werde über den Kompromiss zur Übergangsregelung Ende 2010 aus neun Verbänden drei machen. Diese drei Dachverbände verfügten über konkrete Handlungsoptionen und über rechtliche Möglichkeiten zum Handeln.

Die Behauptung, 58 Millionen Zugkilometer würden zur Disposition gestellt, entspreche der Argumentationslinie, als die Grünen Zeitungen gegenüber geäußert hätten, 25 % des Schienennetzes würden in Frage gestellt. Nachdem diese Argumentationskette den Grünen genommen worden sei, bastele sich der Vertreter der Grünen eine neue ohne jeden Hintergrund. Kein Mensch dieser Koalition wolle 58 Millionen Zugkilometer zur Disposition stellen.

Weiter werde argumentiert, die jetzige Koalition setze sich im Gegensatz zur alten nicht mehr für den ÖPNV ein. Dazu erinnere er daran, dass der damalige Ministerpräsident Clement der Bevölkerung den Metrorapid als Qualitätssprung versprochen habe. Ministerpräsident Steinbrück habe später der Bevölkerung wohl 20 Millionen Zugkilometer in der Regierungserklärung angekündigt. Diese Versprechungen seien nicht eingehalten worden. Somit sollten die Vertreter der SPD nicht so tun, als hätten sie den ÖPNV befördert. Das entspreche nicht den Tatsachen.

Die FDP wolle weitgehenden Wettbewerb in den zuständigen Bereichen. Die Zweckverbände sollten möglichst viele Strecken ausschreiben. Aber im VRR, wo die SPD über einen übergroßen Einfluss verfüge, seien die wenigsten Ausschreibungen erfolgt. Das stelle doch die Politik der SPD dar und nicht von CDU oder FDP. Die Koalition meine nach wie vor, dass die Entscheidung über den Umfang und den Zeitpunkt von Ausschreibungen den Zweckverbänden obliege. Die FDP wünsche sich möglichst viele Ausschreibungen.

Wenn sich die SPD wirklich für den ländlichen Raum einsetzen wollte, müsste sie ein Landesnetz definieren oder die Koalition bei dieser Definition unterstützen. Es sei gut, dass die Koalition ein Landesnetz von 40 Millionen Zugkilometer definiere, weil das den Verkehr im ländlichen Raum sichere.

Üblich sei es, vor der abschließenden Lesung im Plenum Änderungsanträge zu stellen. Die Tatsache, dass die SPD-Fraktion keine vorgelegt habe, beweise, dass diese sich entweder im Detail gar nicht für das Gesetz interessiere oder dass es um reine Polemik gehe und sie im Grunde mit dem Gesetz einverstanden sei.

Vorsitzender Wolfgang Röken merkt an, im VRR besitze die CDU die Mehrheit.

Alfons-Reimund Billmann (CDU) bezeichnet es als hanebüchen, welche Argumente man sich von den Vertretern der Oppositionsfractionen anhören müsse. Immer wieder klinkten diese aus, dass die neue Koalition 117 Milliarden € an Schulden übernommen habe und dass die Regionalisierungsmittel des Bundes gekürzt würden. Schließlich werde auch noch gefordert, diese Kürzung über die Verwendung der Mittel aus der Mehrwertsteuererhöhung, die die Oppositionsparteien gar nicht gewollt hätten, zu kompensieren.

Fakt sei in der Zweckverbandsversammlung, der er vorsitze, dass der AVV habe wegen Kürzungen gegenlenken müssen. Gravierende Streichungen habe es aber nicht gegeben. Der Verband werde zudem in erster Linie darüber entscheiden, wie viel der Mittel zwischen 80 und 100 % weitergegeben würden. In der Versammlung säßen nicht nur „böse Kämmerer“, sondern auch zahlreiche andere Kommunalpolitiker. Werde diesen wirklich nicht mehr zugetraut, die Möglichkeiten, die das Gesetz eröffne, gestalterisch zu nutzen?

Einen Vorteil wiesen die Kooperationsräume in jedem Fall bezüglich der Nahtstellen auf. Bei Nahtstellen habe es zuvor oft praktische, nicht parteipolitisch bedingte Schwierigkeiten gegeben. In der vergangenen Woche hätten sich VRR, VRS und AVV darauf verständigt, bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn gemeinsam aufzutreten. Beim größten Verband rede man über Summen von bis zu 45 Millionen €. Er nehme nicht an, dass man der Deutschen Bundesbahn diesen Betrag komplett „aus den Rippen“ schneiden könne. Wenn es aber gelinge, die Hälfte dieses Betrages zu erzielen, wäre das ein Ergebnis, das sich sehen lassen könnte. Die Macht der Verbände werde unterschätzt. Die Kooperationsräume seien zudem schon größer. Mittlerweile hätten auch die Münsteraner die Vorteile erkannt, bei den Verhandlungen mit der Deutschen Bundesbahn am gleichen Strang zu ziehen.

Die Oppositionsvertreter redeten alles schlecht und äußerten Zweifel an allen Veränderungen, die in die richtige Richtung weisen könnten. Er halte es für überfällig, die Agentur Nahverkehr abzuschaffen, weil er bei dieser seine bisher überflüssigsten Sitzungen erlebt habe. Überlegt werden müsse jedoch, wo die Beschwerdestelle eingerichtet werden sollte. Aber auch heute schon erreichten Beschwerden die Zweckverbände.

Bewerteten die Oppositionsfraktionen einmal alle vorgesehenen Veränderungen ohne Ideologie, gelangten diese vielleicht auch zu dem Ergebnis, mit Optimismus die neue Situation anzugehen. Im Übrigen werde vergessen, dass beim Schienenpersonennahverkehr nicht alle Verkehre unter dem Begriff „landesweites Netz“ fielen. Einige wesentliche Maßnahmen seien nämlich bewusst ausgeklammert worden. Somit verringere sich entsprechend die Differenz zwischen den 40 Millionen und den gut 90 Millionen Zugkilometer.

Bernd Schulte (CDU) hebt hervor, noch nie seien einem Gesetz die Verwaltungsbestimmungen vorausgegangen. Diese würden in diesem Fall zügig und natürlich im Einvernehmen mit den Aufgabenträgern erarbeitet und umgesetzt, damit die kommunale Ebene dieses Gesetz so schnell wie möglich vernünftig anwenden könne. Es gebe sehr große kommunale Unterschiede bei der Umsetzung der neuen Finanzsituation. Im Bereich VRR existierten große finanzielle Probleme und Deckungslücken. In anderen Zweckverbänden sei es hingegen gelungen, auch für das schwierige Jahr 2008 durch periphere Kürzungen außerhalb der Hauptverkehrszeiten und an den Wochenenden ein Leistungsangebot aufrechtzuerhalten, das sich qualitativ kaum vom bisher vorhandenen unterscheide.

Herr Becker habe die Deutsche Bahn AG mit einem Drogendealer verglichen. Die Ausübung einer Drogendealertätigkeit stelle eine fortgesetzte kriminelle Handlung dar. Bei aller Distanz zur Bahn und berechtigten Kritik an dieser in Einzelfragen, wende er sich

gegen den somit ausgesprochenen Verdacht, die Bahn handle gegenüber ihren Kunden und den Gebietskörperschaften kriminell. Er bitte den Vorsitzenden, diesen unangemessenen Vergleich zu rügen.

Bodo Wißen (SPD) äußert, aus dem Bereich des Zweckverbandes AVV sei erhebliche Kritik an einzelnen Punkten so lange geäußert worden, bis dieser durch einen speziellen Artikel in diesem Gesetzentwurf „eingekauft“ worden sei. Erst seit dieser Zeit bestehe Zufriedenheit mit diesem Gesetzentwurf. Somit verbiete es sich, dass Herr Billmann etwas von landesweitem Interesse erzähle.

Was das Einhalten oder Nichteinhalten von Versprechungen angehe, erinnere er daran, dass die FDP im Wahlkampf versprochen habe, die Mittel für den Landesstraßenbau zu verdoppeln. Aber diese Verdoppelung finde sich bislang in keinem von der neuen Koalition verabschiedeten Haushalt.

Die Behauptung, mit der Verabschiedung dieses Gesetzentwurfes und durch das Handeln der Regierung werde der ländliche Raum geschützt, erscheine lächerlich. Er empfehle, sich die einzelnen Linien daraufhin anzusehen. Da die Verwaltungsvorschriften noch nicht vorlägen, könne niemand wissen, wie die künftigen Linien wirklich aussähen. Dieser Landesverkehrsminister sei derjenige, der bereits zwölf Strecken habe stilllegen lassen, die sämtliche den ländlichen Raum betroffen hätten.

Er könne auch nicht erkennen, wie es mit der Verabschiedung dieses Gesetzentwurfes zu einem Bürokratieabbau kommen solle. Dazu verweise er auf die Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, der zum angeblichen Bürokratieabbau geäußert habe, man sehe die Gefahr, dass es dauerhaft zu einer Doppelorganisation und damit zu mehr, statt weniger Bürokratie komme.

Von der Regierungskoalition bitte er um Auskunft, woher diese die Zuversicht nehme, dass es zu einem Bürokratieabbau bei diesem Aufgabenfeld kommen werde, zumal erstmals die Bürokratiekosten festgeschrieben und verdoppelt würden.

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold habe übrigens einstimmig bei einer Enthaltung folgenden Beschluss gefasst:

Der Regionalrat des Regierungsbezirks Detmold lehnt die vorgesehene Strukturveränderung der SPNV-Zweckverbände in NRW (statt bisher neun künftig nur noch drei Kooperationsräume) strikt ab. Die vorgesehene Veränderung hat mit der 1996 beschlossenen Regionalisierung und der damit verbundenen Kommunalisierung des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs nichts mehr zu tun.

Diese Aussage bedeute eine schallende Ohrfeige durch Leute der Regierungsparteien.

Horst Becker (GRÜNE) erklärt, keinen Anlass für eine Entschuldigung zu sehen. Wenn nämlich jemand an der Stelle jeweils für ein paar Jahre Rabatte anbiete, aber dann den Abschluss eines Vertrages über 20 Jahre erwarte, bei denen die Rabatte jeweils nach relativ kurzer Zeit ausliefen, wisse die andere Seite genau, dass sie eine Notlage ausnutzen könne. Deshalb halte er den gewählten Vergleich für absolut richtig. Somit rege sich der Kollege Schulte künstlich auf.

Staatssekretär Koszłowski habe versucht, den Eindruck zu vermitteln, dass die drei Dachverbände zu einer Verbesserung der Ausgangslage bei Verhandlungen mit der Bahn führten. Der Anlass für die Verhandlungen mit der Bahn bestehe aber darin, dass Kürzungen der Regionalisierungsmittel die Verbände erreichten und dass diese Kürzungen von den Verbänden zum Anlass zu Nachverhandlungen in der Hoffnung genommen würden, einen Teil dieser Reduzierungen auffangen zu können. Würden diese Rabatte nur für wenige Jahre gewährt und seien damit Vertragsverlängerungen verbunden, dann werde sozusagen angefixt. Mit anderen Worten werde die Notlage des Verhandlungspartners ausgenutzt. Auf lange Sicht - in einem Fall gehe es um eine Laufzeit bis zum Jahr 2026 - passiere das Gegenteil des Gewollten, dass nämlich letztlich ein Abschluss zu Preisen getätigt werde, die sich am Markt auch anders realisieren ließen, wenn die Strecken ausgeschrieben würden. Eine Ausschreibung könne aber nicht erfolgen, wenn man innerhalb eines laufenden Vertrages Rabatte kassieren wolle, die bislang nicht vorgesehen seien.

Das alles beruhe aber entgegen dem suggerierten Eindruck nicht auf dem ÖPNV-Gesetzentwurf, sondern auf der Kürzung der Regionalisierungsmittel und der Notlage der Verbände und der Kommunen. Deshalb sollte nicht so getan werden, als führte der Gesetzentwurf dazu, die Kommunen in eine bessere Ausgangslage zu bringen.

Wenn jetzt mit dem Begriff Landesnetz nur noch 40 Millionen Zugkilometer garantiert würden, stünden künftig zumindest Bestandteile der nicht mehr garantierten 58 Millionen Zugkilometer zur Disposition. Dann gehe es um die Frage, welche davon wegen des nicht mehr vorhandenen Geldes künftig nicht mehr bedient würden. Er räume ein, dass es bisher selbstverständlich nur periphere Kürzungen gegeben habe. Aber die Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln „schaukelten“ sich jährlich bis zum Jahr 2011 auf am Ende jährlich 150 Millionen €, die fehlten, auf.

Vorsitzender Wolfgang Röken führt an, nach der Geschäftsordnung heiße es, bei Redebeiträgen oder sonstigen Verhaltensweisen, die die parlamentarische Ordnung oder die Würde des Parlaments verletzen, werde die Rednerin bzw. der Redner ermahnt, wieder zur parlamentarischen Ordnung zurückzufinden und ihre bzw. seine Ausführungen zu berichtigen.

Ohne Zweifel habe Herr Becker einen harten Vergleich zur Verdeutlichung des von ihm Gemeinten gewählt, den nicht jeder teilen müsse. Es dürfte der persönlichen Wertung bei der Beurteilung unterliegen, ob sich Herr Becker im gewählten Bild vergriffen habe. Deshalb meine er, dass diese Aussage einen Anlass zu einer Rüge nicht hergebe. Jeder sei für die von ihm gewählten Vergleiche verantwortlich. Er teile den genannten Vergleich nicht.

Bernd Schulte (CDU) nennt es erschreckend, mit welcher Unkenntnis in dieser Sitzung Behauptungen aufgestellt worden seien, die jeglicher Grundlage entbehrten. Kein Landesminister - auch nicht Verkehrsminister Wittke - habe die Befugnis, Strecken stillzulegen. Das stelle eine Aufgabe der kommunalen Zweckverbände dar. Es müsse unterschieden werden zwischen Streckenstilllegungen und einem Planungsstopp. Der Minister habe Planungsstopps verhängt, um zu verhindern, dass Planungskosten aus dem

Landeshaushalt und Investitionskosten aus dem Bundeshaushalt für Strecken verausgabt würden, deren Betrieb vor dem Hintergrund sinkender Regionalisierungsmittel für die Zukunft nicht gesichert erscheine. Das stelle verantwortungsbewusstes wirtschaftliches und finanzpolitisches Handeln dar.

Dieter Hilser (SPD) plädiert dafür, die Beratungen wieder in ruhigerer Atmosphäre zu führen, und äußert, sich ausdrücklich der Auffassung anzuschließen, dass der Kollege Becker einen Vergleich gewählt, aber keine Charakterisierung vorgenommen habe. Wer jedoch Redebeiträge über Zwischenrufe mit „totaler Quatsch“ kommentiere, sollte auf die Forderung, andere Kollegen zu rügen, verzichten.

In der Anhörung und in allen schriftlichen Stellungnahmen hätten diejenigen, die Verkehrsleistungen anböten und diese anbieten müssten, insbesondere zwei Punkte kritisiert. Das betreffe einmal die §-45a-Mittel und die 80:20-Regelung. Die Koalitionsfraktionen hätten jedoch in ihrem Änderungsantrag diese von allen kritisierten zentralen Punkte nicht aufgegriffen. Es werde offensichtlich hingenommen, dass künftig eine Qualitätsverschlechterung stattfinde. Das werde zudem dadurch bestätigt, dass nirgendwo im Gesetzentwurf der Begriff „Qualität“ vorkomme und in ihm auch keine Definition dieses Begriffes erfolge.

Vor diesem Hintergrund könne man bei dem vorgelegten Änderungsantrag auf die Idee kommen, dass der Landesregierung aufgefallen sei, sie hätte den einen oder anderen Fehler gemacht. Da sie den Gesetzentwurf zum jetzigen Zeitpunkt selbst nicht mehr korrigieren könne, übernahmen die Koalitionsfraktionen diese Aufgabe. Für die Zukunft bitte er aber bei der Stellung eines solchen Änderungsantrages darum, dass dieser eine Drucksachenummer erhalte und unterzeichnet sei, damit man wisse, wer dafür Verantwortung trage. Jedenfalls werde in keinem Punkt dieses Änderungsantrags versucht, die Qualität des Gesetzentwurfes zu verbessern. Die Koalitionsfraktionen nähmen hin, dass in den nächsten Jahren Qualitätsverschlechterungen im ÖPNV insbesondere im ländlichen Raum einträten.

Die als Tischvorlage vorgelegten Änderungsanträge der Fraktionen von CDU und FDP werden mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und Grünen angenommen.

Der Gesetzentwurf wird unter Einbeziehung der zuvor beschlossenen Änderungen mit den Stimmen von CDU und FDP gegen die Stimmen von SPD und Grünen angenommen.

gez. Röken
Vorsitzender

Anlage

hoe/23.08.2007/23.08.2007

Änderungsanträge der Fraktion der CDU und der Fraktion der FDP

Der Gesetzentwurf - Drs. 14/3976 - wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht erhält § 17 folgende Fassung:
„Übergangsregelung“

Begründung:

Redaktionelle Folgeänderung.

2. In § 7 Abs. 2 Satz 1 wird "im Benehmen" ersetzt durch "im Einvernehmen"

Begründung:

Um die parlamentarischen Mitwirkungsrechte zu stärken, soll der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags aufgestellt werden.

3. In § 11 Abs. 1 Satz 3 werden nach dem Wort „Gemeinden“ die Wörter „und Gemeindeverbände“ eingefügt.

Begründung:

Klarstellung.

Die Pauschalmittel dürfen für andere Zwecke des ÖPNV auch an Gemeindeverbände weitergeleitet werden.

4. In § 15 Satz 2 werden nach den Wörtern „§ 13“ die Wörter „und die Zuwendungen für Infrastrukturmaßnahmen, die vor dem 1. Januar 2008 vom Land bewilligt oder vereinbart wurden“ eingefügt.

Begründung:

Klarstellung.

5. In § 16 wird folgender Absatz 7 angefügt:

„(7) Die Verwendung der Pauschalen nach § 11 unterliegt der Prüfung durch den Landesrechnungshof. Leiten die Empfänger die Pauschalen an Dritte weiter, so kann der Landesrechnungshof auch bei diesen die Verwendung der Mittel prüfen.“

Begründung:

Die Regelung räumt dem Landesrechnungshof für die in § 11 geregelten gesetzlichen Pauschalen die Prüfungsrechte ein, die den Prüfungsrechten in anderen Förderbereichen des Landes entsprechen.

6. Nach § 16 wird folgender § 17 eingefügt:

„§ 17

Übergangsregelung

In den Satzungen gemäß § 5 Abs. 2 kann geregelt werden, dass abweichend von § 5 Abs. 3 Satz 1 Rechte und Pflichten der bisherigen Zweckverbände aus am 1. Januar 2008 bestehenden Vereinbarungen mit Eisenbahnunternehmen über die Leistungserbringung im SPNV erst zu einem späteren Zeitpunkt, spätestens jedoch mit Ablauf des 31. Dezember 2010, auf den Zweckverband gemäß § 5 Abs. 1 Satz 1 übertragen werden. Die Zweckverbände dürfen hierzu bis zum 31. Dezember 2010 die hierfür erforderlichen Anteile der Pauschale gemäß § 11 Abs. 1 an die bisherigen Zweckverbände weiterleiten. Die bisherigen Zweckverbände haben über die Verwendung der Mittel einen Nachweis entsprechend § 11 Abs. 4 Satz 3 zu führen. Die übrigen Regelungen des Gesetzes bleiben unberührt.“

Begründung:

Die Regelung ermöglicht, die Abwicklung bestehender Verkehrsverträge für einen begrenzten Zeitraum übergangsweise bei den Zweckverbänden zu belassen, die die Verträge abgeschlossen haben.