

Öffentliche Anhörung Verkehrsausschuß zur künftigen ÖPNV-Finanzierung

Kommunale Pflichtaufgabe Nahverkehr wird gesetzlich geregelt

Namens der kommunalen Spitzenverbände sprach sich Beigeordneter Ernst Giesen gegen zusätzliche Lasten für die Gemeinden aus. Durch die Regionalisierung der Bahn ändere sich die bisherige Aufgabenteilung zwischen Bund, Ländern und Gemeinden. Den Kommunen müsse für höheren Aufwand eine ausreichende Finanzausstattung auf gesetzlicher Grundlage gesichert werden. Dazu gehörten die 6,1 Milliarden Mark Ausgleichsleistungen des Bundes, die bisher an die Bahn gezahlt worden seien. Der Städtetag fordere außerdem einen höheren Mineralölsteueranteil. Bis zur gesetzlichen Neuregelung des ÖPNV solle die kalte Regionalisierung der Bahn eingestellt werden. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) trage den Bedürfnissen des ländlichen Raums nicht genug Rechnung. Professor Günther Girnau (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) hielt erhebliche Steigerungen der Attraktivität des ÖPNV für nötig. Das GVFG müsse über 1995 hinaus fortgesetzt werden. Die Verwendung von je einem Drittel der Mittel für Infrastruktur, für die Fahrzeuge und für den kommunalen Straßenbau wäre sachgerecht. Vorhaltekosten und variable Kosten sollten getrennt ausgewiesen werden, was auch durch ein Nahverkehrsgesetz des Landes vorgeschrieben werden könne. In seiner umfangreichen Stellungnahme befürwortet er auch steuerliche Rahmenbedingungen für ÖPNV-Nutzer. Die ausreichende Finanzausstattung der Kommunen könne am schnellsten und einfachsten über die Mineralölsteuer erreicht werden, antwortete Girnau auf Fragen der Abgeordneten. Mit einem Anteil von 30 Pfennigen könne der gesamte ÖPNV voll finanziert werden.

Erhebliche Einsparpotentiale durch Rationalisierung und durch Privatisierung sah Dr. Hartmut Frohner (Landesverband der Omnibusunternehmer). Die Tarifverträge des privaten Omnibusgewerbes seien bis 50 Prozent günstiger. Dieses arbeite wirtschaftlicher und mehr marktorientiert. Pro Fahrzeug könnten 30- bis 50000 Mark eingespart werden, wenn der Standardlinienbus eingeführt würde. Teilweise unvertretbar hoher Aufwand werde in Werkstätten öffentlicher Verkehrsunternehmen betrieben. Auf Nachfragen verdeutlichte Frohner die heutigen ÖPNV-Anforderungen: allgemein verfügbar, gut geleitet, preisgünstig. Auf einen Luxusbus komme es nicht an. Die Einführung von elektronischer Verkehrslenkung müsse gebündelt erfolgen.

Auf Änderungen bei Fördermitteln und Ausgleichsleistungen durch EG-Verordnungen bzw. eine Übergangsregelung machte Dr. Hanns Beck (Bundesbahn Köln) aufmerksam. Die Bahn bleibe auch für Nahverkehr leistungsfähig. Auch in Zukunft sei die Regionalbahn für den Nahverkehr attraktiv, was steigende Nutzerzahlen schon heute auswiesen. Durch Synergieeffekte bleibe sie kostengünstig.

Für die strikte Trennung zwischen politischer Verantwortung (Zweckverband) und unternehmerischer Verantwortung (Betreiber) sprach sich Karl-Heinz Wolf (Verkehrsbund Rhein-Sieg) aus. Dadurch erwirtschaftete der VRS 60 Prozent der Gesamtkosten. Durch Trennungsrechnung wäre volle

Um die künftige Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ging es bei der von Vorsitzendem Hans Jaax (SPD) und seiner Stellvertreterin Marianne Thomann-Stahl (F.D.P.) geleiteten öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses am 25. Juni. Sachverständige aus Kommunen, von öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, der Gewerkschaften, aus der Wirtschaft und Wissenschaft antworteten auf 35 Fragen des Ausschusses zum Finanzbedarf, zur Trägerschaft und zu Abgaben und Steuerungsinstrumenten.

Erstattung der Vorhaltekosten durch das Land möglich.

Zu den Problemen des ländlichen Raums nahm Dr. Eberhard Christ (Westfälische Verkehrsgesellschaft) Stellung. Dort seien die Ausgleichsleistungen für den Schülerverkehr besonders bedeutsam. In der Fläche müsse das Angebot des ÖPNV erheblich gesteigert werden. Für 30 Prozent mehr errechnete Dr. Christ Mehrkosten von 18 Prozent. Besonders grob vernachlässigt würden Spät- und Wochenendverkehr. Hierfür sei Bedarfssteuerung vorstellbar.

Ein Nahverkehrsgesetz für NRW hielt Professor Hermann Zemlin (Verkehrsbund Rhein-Ruhr) für dringend. Es solle die Verankerung des ÖPNV als kommunale Pflichtaufgabe, Übernahme der Infrastrukturkosten durch das Land, Festlegung von Min-

Dr. Nicola Hirsch (DGB-Abteilung Wirtschaft und Arbeitsmarkt) sprach sich für Zuschüsse an umwelt- und menschengerechte Verkehrsträger und Förderungsstopp für Straße/Luftverkehr aus. Pkw-Halter sollten zum Kauf eines ÖPNV-Tickets verpflichtet werden als Beitrag zur Finanzierung. In Bauleitplanungen solle der ÖPNV-Anschluß enthalten sein. Der Verkauf von Bahnbussen wird vom DGB abgelehnt.

Mit einem flexiblen zeitabhängigen Spitzenlast-Preissystem ist nach Ansicht von Professor Hans-Jürgen Ewers (Institut für Verkehrswissenschaft Universität Münster) der ÖPNV finanzierbar. Zeitlich variable Straßenbenutzungsgebühren eigneten sich zur Lenkung des motorisierten Individualverkehrs besser als eine (von den Grünen vorgeschlagene) Nahverkehrsabgabe. Die



Gleichermaßen wirtschaftlich und attraktiv soll der öffentliche Nahverkehr sein, damit möglichst viele Bürgerinnen und Bürger vom eigenen Auto auf Busse und Bahnen umsteigen. Wie beides erreicht werden kann, darüber gingen die Meinungen in der Anhörung des Verkehrsausschusses zur ÖPNV-Finanzierung auseinander. Bild vorn v.l.: SPD-Sprecher Karl Böse, Ernst Giesen (mit Manuskript) als erster Sachverständiger für die kommunalen Spitzenverbände, Vorsitzender Hans Jaax (SPD), Ausschussassistent Harald Holler, CDU-Sprecher Heinrich Dreyer.

Foto: Schüler

destandards als Eckpunkte enthalten. Unangemessene Tarifierhöhungen führten zum Verlust von Kunden. Job-Tickets ermöglichten ein spezielles Angebot im Berufsverkehr.

Die unterschiedliche Entwicklung der Personenbeförderung im Ballungsgebiet und im ländlichen Bereich habe, so berichtete Dr. Wilfried Ueberhorst (Stadtwerke Bielefeld) in der Verkehrsgemeinschaft Ostwestfalen-Lippe zu ungerechter Einnahmenaufteilung geführt. Grundsätzlich bleibe Verkehr ein Defizitgeschäft. Mehr Beförderungen lösten auch mehr Kosten aus. Rationalisierung mindere die Verluste nur kurzfristig.

Kosten für das Vorhalten von Transporten durch Monopolisten dürften nicht den Versorgten angelastet werden. Mit kommunalen Bestellern und privaten Anbietern sei ein wirtschaftlicher ÖPNV möglich (weiterer Bericht folgt).

Landeshaushaltsordnung

Auf Empfehlung des Haushalts- und Finanzausschusses hat der Landtag in zweiter Lesung ohne Aussprache den Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung der Landeshaushaltsordnung verabschiedet (Drs. 11/3754-2534).