



## **Verkehrsausschuss**

31. Sitzung (öffentlich)

11. September 2002

Düsseldorf – Haus des Landtags

10.00 Uhr bis 15.15 Uhr

Vorsitz:                   Manfred Hemmer (SPD)  
                                  Günter Langen (CDU) (stellv. Vorsitzender)

Stenograf/innen:       Wolfgang Wettengel, Monika Krey,  
                                  Dr. Hildegard Müller (Federführung)

### **Tagesordnung:**

**Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)**

Drucksache 13/2706

Öffentliche Anhörung von Sachverständigen

Der Ausschuss nimmt zu diesem Thema mündliche Stellungnahmen der Sachverständigen entgegen. - Die Seitenzahlen in der folgenden Übersicht kennzeichnen den Beginn der jeweiligen Stellungnahme bzw. den ersten Wortbeitrag; außerdem sind darin die Nummern der dem Landtag hierzu zugegangenen Zuschriften aufgeführt. - Die Sachverständigen beantworten darüber hinaus Fragen der Abgeordneten.

Institutionen/Verbände	Sachverständige Sprecherin bzw. Sprecher	Zu- schriften	Sei- -te
Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen: Städtetag Nordrhein-Westfalen Landkreistag Nordrhein-Westfalen Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen	Folkert Kiepe	13/1978	1
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) Landesgruppe Nordrhein-Westfalen	Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin	13/1976	4
Deutsche Bahn AG	Heinrich Brüggemann	13/1985	6
Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB) Bezirk NRW	Dr. Nicola Hirsch	13/1939	7
Roland Berger & Partner GmbH	Dr.-Ing. Tom Reinhold	13/1963	17
Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen	Theo Beer	13/1964	18
Pro Bahn Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.	Lothar Ebbers	13/1977 13/2061	21
Mehr Bahnen! Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr e. V.	Dr. Karl-Heinz Rochlitz	13/1937	24
Verkehrsclub Deutschland (VCD)	Jürgen Eichel	13/2007	30
Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter e. V.	Hans-Joachim Wöbbing	13/2022	32
Deutscher Beamtenbund (DBB) Landesbund Nordrhein-Westfalen	Gerd Schröder	13/2002	34
Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr	Jürgen Hambuch	13/1980 13/2034	36
Agentur Nahverkehr NRW: Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen- Lippe Zweckverband Aachener Verkehrsverbund Zweckverband Personennahverkehr Westfalen- Süd Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Münsterland Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn- Höxter	Ludger Siemer	13/1981	38

Institutionen/Verbände	Sachverständige Sprecherin bzw. Sprecher	Zu- schriften	Sei- -te
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH	Walter Reinartz		40
Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter	Klaus J. Czuka		42
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH	Dr. Klaus Vorgang	13/1980 13/2034	48
Aachener Verkehrsverbund GmbH	Hans-Joachim Sistenich		51
Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen mbH	Achim Oberwöhrmeier	13/1986	53
Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH	Martin Mäule	13/1965	56
Regionalverkehr Köln GmbH	Eugen Puderbach	13/1889	57
	Mirko C. A. Schnell		59
ThyssenKrupp Transrapid	Bernd Krekeler	13/1982	62
Siemens AG Zweigniederlassung Essen	Gerd Bieker	13/1987	63
Partnership Metrorapid NRW	Maria Leenen	13/2006	65

**Weitere Zuschrift:**

Institution/Verband	Zuschrift
Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e. V.	13/1966

\*\*\*\*\*



**Vorsitzender Manfred Hemmer:** Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich eröffne die 31. Sitzung des Verkehrsausschusses und begrüße Sie auch im Namen meiner Ausschussskolleginnen und -kollegen sowie der Kolleginnen und Kollegen aus den mitberatenden Ausschüssen ganz herzlich. Wir freuen uns, dass Sie unserer Einladung gefolgt sind.

Ich begrüße die Damen und Herren der Medien und danke ihnen herzlich für ihr Kommen. Der WDR wird hier einige Redebeiträge aufnehmen, die heute Abend in "Hier & Heute" ausgestrahlt werden.

Ich rufe den einzigen Tagesordnungspunkt auf:

**Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehr sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV (Regionalisierungsgesetz NRW)**

Drucksache 13/2706

Der Verkehrsausschuss des Landtags Nordrhein-Westfalen hat den Beschluss gefasst, zu diesem Gesetzentwurf eine öffentliche Anhörung durchzuführen. Hierzu wurde ein Fragenkatalog erstellt, der Ihnen zugeleitet worden ist. Die Ausschussmitglieder möchten den Gesetzentwurf der Landesregierung und die dazu vorliegenden Fragen heute mit Ihnen erörtern.

In der Zwischenzeit haben wir von Ihnen eine Reihe von Stellungnahmen bekommen. Diejenigen, die noch keine Stellungnahme abgegeben haben, bitte ich sehr herzlich, sie im Laufe des Vormittags bei mir abzugeben oder sie uns in den nächsten Tagen zukommen zu lassen.

Bevor wir mit der Anhörung beginnen, gebe ich noch einige organisatorische Hinweise: Die eingeladenen Sachverständigen werden entsprechend der Ihnen vorliegenden Zusammenstellung aufgerufen werden. Eine Mittagspause ist nicht vorgesehen. Die Rednerinnen und Redner haben die Möglichkeit, vom Rednerpult aus eine zehnminütige Stellungnahme abzugeben. Nach jedem Anhörungsblock wird eine Fragerunde eingeläutet werden. Die Mitglieder des Verkehrsausschusses haben dann die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

Wir haben sieben Anhörungsböcke festgelegt. Nach jedem Block besteht für die Abgeordneten die Möglichkeit, Fragen zu stellen. - Ich rufe Block 1 auf.

**Folkert Kiepe (Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Nordrhein-Westfalen):** Herr Vorsitzender, ich bedanke mich für die Gelegenheit, Ihnen aus der Sicht der kommunalen Spitzenverbände einige Eckpunkte zu dem uns vorgelegten Entwurf eines neuen ÖPNV-Gesetzes Nordrhein-Westfalen vortragen zu können. Ich verweise auf die Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Landesregierung zur Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des ÖPNV,

die wir als Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände Ihnen gemeinsam vorgelegt haben und die auf die von Ihnen gestellten Fragen detaillierte Antworten gibt. Ich betone, dass die Kernaussagen dieser Stellungnahme nicht nur unter den drei kommunalen Spitzenverbänden abgestimmt sind, sondern auch mit der Landesgruppe des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen und erst recht mit den Zweckverbänden der SPNV-Aufgabenträger, die hier aber selbstverständlich noch eigene Stellungnahmen abgeben werden. Wir haben uns bemüht, in unserer Stellungnahme zum Ausdruck zu bringen, dass wir gut zusammenarbeiten.

Der jetzt vorliegende Gesetzentwurf wird von den kommunalen Spitzenverbänden grundsätzlich begrüßt, da er in einer Reihe von Punkten den kommunalen Forderungen entspricht, die wir in letzter Zeit an verschiedenen Stellen vortragen konnten. Ich hebe die Punkte, die wir besonders begrüßen, noch einmal hervor:

Vor allem begrüßen wir generell die Tatsache, dass der Landtag Nordrhein-Westfalen - aus der Perspektive des Deutschen Städtetages bin ich darüber sehr erfreut - als einer der wenigen Landesgesetzgeber im Rahmen der Bahnreform und der damit verbundenen Regionalisierung des SPNV von Anfang an voll auf die Kommunalisierung gesetzt hat und dies auch in tragfähiger Weise in Gesetzessprache umgesetzt hat. Wir begrüßen deshalb ganz nachdrücklich, dass die Landesregierung dies genauso sieht und Ihnen, dem Gesetzgeber, einen Gesetzentwurf vorgelegt hat, der dieses Prinzip nicht infrage stellt, sondern weiterhin zugrunde legt.

Darüber hinaus begrüßen wir, dass die den kommunalen Aufgabenträgern gewährte Pauschale in ihrer bisherigen Höhe erhalten bleibt und die für die Zweckverbände gewährte Verbundförderung erhöht werden soll.

Und wir begrüßen die Beibehaltung des Zuschnitts der bestehenden Kooperationsräume. Ich betone dies besonders, weil es eine für die kommunale Selbstverwaltung nicht unwichtige Fragestellung ist, und erinnere daran, dass nicht der Gesetzgeber diese Verbundräume definiert hat, sondern im Gesetz den kommunalen Aufgabenträgern die Pflicht zugewiesen hat, sich zu Zweckverbänden zusammenzuschließen, ohne vorzuschreiben, wie dies zu geschehen habe. Daher ist bisher der Gebietszuschnitt als Anlage zum Gesetz dargestellt worden; wir begrüßen, dass es bei dieser Regelung bleibt. Wir halten den bisherigen Zuschnitt der Kooperationsräume für tragfähig.

Die Möglichkeit zur Einführung von Schienenersatzverkehren begrüßen wir, ebenso die im Entwurf vorgesehene Flexibilisierung von Betriebs- und Investitionskostenförderung.

An dieser Stelle möchte ich aber auch einige Punkte ansprechen, die nach Ansicht der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände nicht optimal sind; einige von ihnen sind aus unserer Sicht sogar stark zu kritisieren. Dabei beschränke ich mich auf fünf Punkte:

Erstens. Den kommunalen Aufgabenträgern bzw. ihren Zweckverbänden soll nach dem Gesetzentwurf bei der Feststellung des SPNV-Finanzierungsplans eine untergeordnete Rolle zukommen. Nach unserer Auffassung muss im Gesetz sichergestellt werden, dass der SPNV-Finanzierungsplan nur mit Zustimmung der kommunalen Aufgabenträger bzw. ihrer Zweckverbände zustande kommen kann. Hier wird ein Essential berührt. Wir halten den SPNV für eine kommunale Aufgabe; dies ist bisher im Nahverkehrsgesetz so vorgesehen. Deshalb sollte

auch im Gesetz geregelt werden, dass der Finanzierungsplan nur mit Zustimmung der kommunalen Aufgabenträger festgestellt werden kann.

Zweitens. Im Gesetz soll die Gründung einer gemeinsamen Management-Gesellschaft durch Land und Zweckverbände zwingend vorgegeben werden. Wir halten diese Regelung für unnötig und nicht sinnvoll, da mit der Agentur Nahverkehr NRW e. V., die von allen Zweckverbänden getragen wird, eine Einrichtung zur Verfügung steht, die sowohl die im Gesetzentwurf für die Management-Gesellschaft vorgesehenen Aufgaben als auch weitere Aufgaben übergeordneter Natur wahrnehmen kann. Wir halten diese Selbstorganisation der Betroffenen für wesentlich besser und auch für dem eben von mir erwähnten Gedanken viel angemessener. Das Land will doch, dass die kommunalen Gebietskörperschaften und die von ihnen getragenen Zweckverbände den ÖPNV engagiert voranbringen. Dazu gehört nach unserer Auffassung auch, dass man sie die dazu erforderliche Instrumente selbst organisieren lässt und sie nicht unnötigerweise vom Land an die Hand genommen werden.

Drittens. Mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2002 hat sich das Land leider aus der Förderung der kommunalen ÖPNV-Infrastrukturprojekte mit eigenen Landesmitteln verabschiedet. Die deutliche Reduzierung der Förderung von Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV gegenüber 2001 halten wir nicht für hilfreich. Sie wissen um die finanzielle Situation der 396 Städte, Gemeinden und Kreise insbesondere in diesem Lande; auf die bundesweite Debatte zu diesem Thema möchte ich jetzt nicht eingehen. Die Kommunen können daher einen solchen finanziellen Einschnitt nicht hinnehmen.

Viertens. Wir halten es nicht für ausreichend, wenn für die Finanzierung des SPNV lediglich die im Jahr 2000 erbrachten Betriebsleistungen zugrunde gelegt werden. Stattdessen muss nach unserer Auffassung im Gesetz sichergestellt werden, dass entsprechend der inzwischen weit fortgeschrittenen Planung für die zweite Stufe des integrierten Taktfahrplans die geplante Verkehrsleistung nach dem Fahrplan 2002/2003 zugrunde gelegt wird. Das wäre aus unserer Sicht der richtige Ansatz.

Fünftens. Es ist sicherzustellen, dass eine etwaige Realisierung des Metrorapid nicht zulasten des übrigen kommunalen Nahverkehrsangebotes gehen wird. Wir halten das bisherige Nahverkehrssystem für gut, wenn auch für verbesserungswürdig und -fähig. Deshalb sollten sich alle finanziellen Mittel - unsere eigenen, aber eben auch die des Landes - auf den Ausbau und die Attraktivitätssteigerung des bisherigen ÖPNV/SPNV konzentrieren. Wir brauchen dies umso mehr, als wir die Umstrukturierungen und Veränderungen bei der Bahn AG - die Aufstufung des Interregio auf Intercity-Linien, aber auch dessen Abstufung auf SPNV, Regional-Express und S-Bahn - zur Kenntnis nehmen müssen. Dazu brauchen wir in diesem System Verbesserungen. Das Ziel eines landesweiten 15-Minuten-Taktes im S-Bahnnetz, das die die Regierung tragenden Koalitionsfraktionen vereinbart haben, muss aus unserer Sicht Vorrang haben und sollte nicht gefährdet werden.

Das sind die wesentlichen Punkte, die wir über die Stellungnahme hinaus hier unterstreichen wollten. Für weitere Fragen stehen sowohl ich als auch meine beiden Kollegen vom Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen und vom Landkreistag Nordrhein-Westfalen, Herr Thomas und Herr Dr. Kuhn, zur Verfügung.

**Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen):** Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordnete! Auch wir bedanken uns für die Einladung. Herr Kiepe hat bereits gesagt, dass unsere Stellungnahme mit der kommunalen Spitzenverbände abgestimmt sei. Der VDV begrüßt die Initiative der Landesregierung, das ÖPNV-Gesetz im siebten Jahr der Regionalisierung an die Anforderungen der Zeit anzupassen. Aus Sicht der ÖPNV-Praktiker zielt der Regierungsentwurf im Wesentlichen in die richtige Richtung. Allerdings sehen wir genau wie die Spitzenverbände an einigen Punkten Nachbesserungsbedarf. In meinem Statement beschränke ich mich auf den Nachbesserungsbedarf bei der Finanzierung.

Wir halten es für richtig, dass ab 15. Dezember dieses Jahres im Eisenbahnbereich beträchtliche Mehrverkehre gefahren werden sollen. Das ist sicherlich eine gute Sache. Genauso gut ist es aus unserer Sicht, dass die kommunalen Aufgabenträger mehr Gestaltungsspielraum in der Frage bekommen, ob sie alte Strecken wieder aufbauen wollen oder da, wo es sinnvoll ist, Schienenersatzverkehr anbieten. Aber man muss in diesem Zusammenhang ganz klar sagen, dass es die notwendigen Zubringerverkehre zu diesem verbesserten Schienenpersonennahverkehr auf kommunaler Seite nicht geben kann, weil mit diesem Gesetzentwurf gleichzeitig die Mittel für den kommunalen ÖPNV an zwei Stellen erheblich beschnitten werden: zum einen bei der Fahrzeugförderung, zum anderen bei den kommunalen ÖPNV-Investitionen. Daher hält der VDV erneut fest, dass bis Ende 2001 in Nordrhein-Westfalen durch die Regionalisierung viel Positives erreicht wurde, das sich im Bundesvergleich sehen lassen kann, dass es bis zu diesem Jahr ein vernünftiges und ausgewogenes Miteinander der Förderung von SPNV und kommunalem ÖPNV gegeben hat und dass das Land Nordrhein-Westfalen bis 2001 beim ÖPNV immer eine Vorreiterrolle gehabt, diese aber mit dem Haushaltsbegleitgesetz 2002, mit dem sich das Land aus der Förderung der kommunalen ÖPNV-Infrastruktur mit eigenen Landesmitteln verabschiedet, und mit der deutlichen Reduzierung der Förderung von Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV aufgegeben hat.

Es ist traurig, dass ein Land, das seit dem Zweiten Weltkrieg immer Vorreiter beim ÖPNV war, in Zukunft keine eigenen Mittel mehr in den ÖPNV stecken, sondern nur noch das Geld durchreichen wird, das vom Bund kommt. Das halten wir für einen schweren Fehler; denn dann kann es die Offensivstrategie nicht geben, die auch im kommunalen ÖPNV folgen muss, wenn wir den SPNV ausbauen. Vielmehr wird dann die Lücke zwischen dem SPNV, der dankenswerterweise durch dieses Gesetz gestärkt werden soll, und dem kommunalen ÖPNV immer größer, der durch das Haushaltsbegleitgesetz und die Einschränkung der Fahrzeugförderung deutlich geschwächt wird.

Dabei muss man bedenken, dass der kommunale ÖPNV zwei Funktionen hat: die Zubringfunktion zum SPNV und natürlich die Funktion, große kommunale Bereiche allein zu erschließen. Deswegen halten wir es für besonders bedauerlich, dass hier die Mittel so stark gekürzt werden. Wir sind der Meinung, dass wir weiterhin eine ausgewogene Gesamtfinanzierung sowohl für den SPNV als auch für den kommunalen ÖPNV brauchen und dass dieser Rückzug des Landes aus der Finanzierung von ÖPNV-Investitionen und aus der Fahrzeugförderung rückgängig gemacht werden muss. Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete, haben mit Ihrem Beschluss über das ÖPNV-Gesetz des Landes eine Richtungsentscheidung zu treffen: Entweder bestätigen Sie den Gesetzentwurf der Landesregierung so, wie er jetzt ist, dann signalisieren Sie damit, dass Sie keine freiwilligen Gelder - natürlich sind die Mittel nach § 45 a noch da - mehr in den öffentlichen Personennahverkehr geben wollen, son-

dem nur noch das Geld durchreichen werden, das vom Bund kommt. Dann sollte man ehrlicherweise auch auf die Regelungen im Gesetz verzichten, die den Bürgerinnen und Bürgern vorspiegeln, auch für den kommunalen ÖPNV werde mehr als bisher getan. Oder aber - das ist natürlich unser Vorschlag - wir nehmen uns gemeinsam eine Offensivstrategie für den ÖPNV vor. Das heißt, dass wir Verkehrsunternehmen die Verkehrsleistungen noch effizienter erbringen und uns so noch stärker um Fahrgäste bemühen und dass Sie die Finanzierungsbedingungen verbessern und wieder auf den alten Stand anheben.

Wir fordern also erstens, dass in § 12 Abs. 4 ein Garantiebtrag für ÖPNV-Investitionen im kommunalen Bereich in der bisherigen Höhe von 420 Millionen € für SPNV und kommunalen ÖPNV zusammen hineinkommt und dass es eine vernünftige Quote gibt, die in etwa dem entspricht, was wir bisher hatten. Sie müssen wissen, dass wir im kommunalen Bereich auch mit eigener Vorfinanzierung keine Aufgaben mehr übernehmen können. Beispielsweise kann ich in Bonn nicht einmal mehr behindertengerechte Aufzüge einbauen, weil es nicht möglich ist, dafür Geld zu bekommen. Es ist auch nicht möglich, in eigener Vorfinanzierung einen unschädlichen Baubeginn zu erreichen. Das heißt, in weiten Bereichen des kommunalen ÖPNV gibt es überhaupt keine Investitionen mehr. Das kann aus unserer Sicht nicht richtig sein.

Zweitens muss die gekürzte Finanzierung von Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV wieder auf den alten Betrag erhöht werden. Uns standen bis 2001 für diesen Zweck 170 Millionen € zur Verfügung. Dieser Betrag wurde jetzt um 65 Millionen € auf 105 Millionen € gekürzt. Allein diese Kürzung macht alle Restrukturierungsbemühungen der kommunalen Verkehrsunternehmen zunichte; denn sie entspricht ungefähr der Summe, die die kommunalen Unternehmen bei der Leistungserbringung durch Effizienzsteigerung pro Jahr einsparen. Das bedeutet, dass wir unsere Einsparungen nicht mehr den Fahrgästen oder den Kommunen zugute kommen lassen, sondern die Mittel ausgleichen müssen, die das Land einspart. Wir können dann aber all die fahrgastfreundlichen Investitionen, die wir im ÖPNV verwirklichen wollten, nicht mehr durchführen.

Wichtig wäre uns auch, dass die Fahrzeugförderung wie bisher als Vorhaltekostenförderung erfolgen kann. Ich bestreite nicht, dass es in der Praxis einige Schwachstellen gegeben hat. Deswegen haben sich die privaten Unternehmen auch dafür ausgesprochen, die Vorhaltekosten nicht mehr zu fördern. Wir sind dagegen der Meinung, dass die Förderung der Vorhaltekosten richtig war, wenn auch die Fehler, die im Verhältnis von kommunalen zu privaten Unternehmen aufgetreten sind, in Zukunft vermieden werden müssen. Das kann man mit einer einfachen Verwaltungsvorschrift machen. Wir bitten Sie daher nachdrücklich, diese Förderung beizubehalten.

Wenn Sie entgegen unserer Forderung die Fahrzeugförderung nicht wieder auf 170 Millionen € pro Jahr erhöhen, sondern bei 105 Millionen € bleiben, und wenn außerdem die Infrastrukturinvestitionen auf der jetzigen niedrigen Höhe bleiben werden, dann gibt es für sehr viele kommunale Unternehmen in diesem Land keine Zukunftsinvestitionen und damit auch keine Kundenzuwächse mehr. Deswegen hoffe ich ganz persönlich, dass Sie, meine Damen und Herren Abgeordneten, sich dazu durchringen, die notwendigen Korrekturen bei der Finanzierung des kommunalen ÖPNV anzubringen. Ich hoffe, dass wir auch künftig gemeinsam auf unser Land Nordrhein-Westfalen stolz sein können, weil es wie bisher den gesamten ÖPNV vorbildlich fördert und weil der gesamte ÖPNV vorbildlich durchgeführt wird.

**Heinrich Brüggemann (Deutsche Bahn AG, Bereich Nordrhein-Westfalen):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete! Auch für das Haus Deutsche Bahn sage ich für die Einladung herzlichen Dank, auf dieser Anhörung zu einem Thema Stellung nehmen zu dürfen, das nicht nur unsere Profession berührt, sondern auch einen Markt betrifft, der, was nicht selbstverständlich ist, in diesen Tagen zu den wenigen Wachstumsmärkten gehört. Wachstum ist in einem Umfang prognostiziert, der es rechtfertigt, intensiv darüber nachzudenken, wie man sich da organisiert. Unseres Erachtens ist der vorliegende Entwurf des ÖPNV-Gesetzes ein guter Entwurf, dem wir in weiten Teilen zugestimmt haben. Dies geht auch aus unserer schriftlichen Stellungnahme hervor. Mit Einzelheiten zu den verschiedenen Punkten möchte ich die Veranstaltung hier nicht belasten; dafür bitte ich um Verständnis. Gestatten Sie mir aber einige Bemerkungen zu drei aus unserer Sicht wesentlichen Punkten.

Der erste Punkt betrifft die in § 6 geregelte Management-Gesellschaft. Ich bitte Sie, mich nicht falsch zu verstehen: Die Bahn erlebt die neuen Zweckverbände und Verkehrsgemeinschaften in diesem Land als Ansprechpartner in Sachen ÖPNV und SPNV und wichtige Know-how-Träger vor Ort. Wir sind der festen Überzeugung, dass eine Zentralisierung von Zweckverbänden und damit eine Verringerung ihrer Zahl nicht zu einer Verbesserung der Qualität führten, sondern massiv lokale Kenntnisse zugunsten zentraler Verfügbarkeit schmälerten. Deshalb begrüßen wir ausdrücklich die Tatsache, dass es weiterhin neun Zweckverbände geben wird. Allerdings füge ich hinzu: Inzwischen bestehen aus unserer Sicht zahlreiche Gründe für ein institutionalisiertes Zusammenwirken dieser Zweckverbände und des Landes; wenn das Land verkehrspolitische Signale setzen und Verkehrspolitik gestalten will, gehört es nach unserem Verständnis dazu. Wir würden es außerordentlich begrüßen, wenn dies in diesem Gesetz so verankert würde, wie es dem Entwurf zu entnehmen ist.

Als ein wichtiger Grund, der für eine solche Lösung spricht, wird natürlich gleich angeführt, es gebe kooperationsraumübergreifende Verkehre, über die man miteinander sprechen müsse. Das sehen wir auch so: Die Institutionalisierung dieser Gespräche ist eher geeignet, Zugeständnisse im Sinne von Juliustürmchen zu vermeiden, als das bloße Vertrauen darauf, dass man schon zu vernünftigen Ergebnissen komme. Es gibt aber weitere Themen, die unseres Erachtens unterstreichen, warum es wichtig ist, institutionalisiert, also in einem geregelten Verfahren, miteinander zu arbeiten. Erste Erfahrungen aus laufenden Ausschreibungen machen dies nach unserem Verständnis besonders deutlich. Wenn der Trend zu immer mehr Detaillierung und immer mehr Spezifikationen etwa bei Fahrzeugen, den wir heute im Wettbewerb erleben, nicht wenigstens miteinander besprochen wird, wenn nicht Abstimmung erfolgt und die Möglichkeit von Standardisierung intensiver ins Auge gefasst wird, dann befürchten wir, dass der Wettbewerb bei all seinen positiven Auswirkungen auch die Gefahr vermeidbarer Kostensteigerungen in sich birgt, anstatt zu Kostensenkungen zu führen. Die Kompatibilität z. B. im Bereich der Fahrzeuge ist eine wichtige Voraussetzung, um dauerhaft auch ökonomisch vernünftig arbeiten zu können. Das Stichwort Tarifdschungel wäre ein weiteres Thema, mit dem sich die Management-Gesellschaft beschäftigen könnte und müsste.

Natürlich begrüßen auch wir die Schaffung der Agentur Nahverkehr. Wir glauben aber, dass das Prinzip der Freiwilligkeit, das an vielen Stellen von hoher Bedeutung ist und sicherlich auch irgendwelchen Zwangsvereinigungen vorzuziehen ist, an dieser Stelle die Gefahr in sich birgt, Beliebigkeit zum Ergebnis zu haben. Im ÖPNV und SPNV brauchen wir bei dem vielen Geld, bei der hohen Leistung und der gewünscht hohen Qualität im Lande Nordrhein-Westfalen nicht Beliebigkeit, sondern Entscheidungskompetenz. Deshalb unterstützen wir

ausdrücklich den Ansatz im Gesetzentwurf, eine Management-Gesellschaft zu gründen. Ob sie dann die Rechtsform der GmbH braucht oder nicht, darüber lässt sich füglich diskutieren. Aber wir unterstützen ausdrücklich das Prinzip, hier eine institutionalisierte Plattform zwischen Zweckverbänden und Land zu schaffen.

Der zweite Punkt, den ich kurz ansprechen möchte, könnte ebenfalls einen wichtigen Beitrag in Sachen verantwortlicher Umgang mit ökonomischen Ressourcen darstellen. Wenn ich jetzt der vermehrten Möglichkeit von Schienenersatzverkehren oder, besser formuliert, Schienenergänzungsverkehren, das Wort rede, dann mutet es vielleicht komisch an: Will die Bahn, der Marktführer auf der Schiene, weniger Umsatz haben? Meine Damen und Herren, wir halten weniger Umsatz, um bei dieser Formulierung zu bleiben, in mehr Fällen, als es heute Wirklichkeit ist, schlicht und einfach für vernünftig. Die Anregung, die das Gesetz in § 11 gibt, möchten wir - wir haben dazu einen entsprechenden Vorschlag gemacht - durch eine etwas weiter gehende Formulierung unterstützt sehen. Es gibt einzelne Schienenverbindungen, möglicherweise überwiegend in Tagesrandlagen, bei denen es einfach vernünftig ist, ein Taxi, einen Kleinbus oder ein ähnliches Verkehrsmittel einzusetzen, ohne dass das auch nur im Ansatz den Schienenpersonennahverkehr gefährdet. Mit Blick auf vorhandene Mittel erhöht es sogar die Chance, an wichtigen Stellen zusätzliche Angebote auf der Schiene zu machen.

Als letzten Punkt mache ich auf die in § 11 zu regelnde Frage aufmerksam, welche Betriebsleistung ins Gesetz hinein gehöre und ob der Ansatz aus der Vergangenheit der richtige sei, insbesondere dann, wenn man im selben Zusammenhang von einem "bedarfsgerechten Angebot" spricht. Wäre das Angebot in der Vergangenheit bedarfsgerecht gewesen, läge der Schluss nahe, dass das In-Kraft-Treten des ITF 2 am 15. Dezember 2002 - wir begrüßen ihn; er stellt einen Schritt nach vorne dar - nicht bedarfsgerecht sei, sondern in Zeiten knapper Kassen über den Bedarf hinaus gehe. Wir wissen, welches Verkehrsangebot hinter dem Stichwort ITF 2 steckt, und halten das, was auf hohem Niveau angeboten werden soll, für bedarfsgerecht. Deshalb ist es für uns nur folgerichtig, dass der zum 15. Dezember 2002 in Kraft tretende ITF 2 die Basis für die Definition des bedarfsgerechten Angebots im Gesetz darstellen sollte. Dem Einwand, die Dinge seien im Fluss, der Markt entwickle sich, der Metrorapid und andere künftige Entwicklungen machten es vielleicht unmöglich, davon wieder wegzukommen, will ich gar nicht widersprechen. Einfach wird das dann sicherlich nicht sein. Aber das darf es doch auch nicht sein. Hier darf sich der Souverän, dieses Parlament, nach unserem Verständnis nicht die Kompetenz nehmen lassen, eine als notwendig und sinnvoll erkannte Veränderung zu beschließen.

**Dr. Nicola Hirsch (DGB, Bezirk NRW):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Unserer Zuschrift zu der Änderung des Regionalisierungsgesetzes haben Sie ein konditioniertes Ja zu der Novelle entnehmen können. Wir sind damit einverstanden, dass der Metrorapid in das Regionalisierungsgesetz einbezogen wird. Wir halten den Metrorapid aus innovationspolitischen Gründen für unabdingbar und unterstützen alle Versuche, ihn in diesem Land auf die Schiene zu bringen. Allerdings muss bei der Finanzierung des Metrorapid gewährleistet sein, dass keine bisher für den ÖPNV und den SPNV gewährten Fördermittel in den Transrapid fließen. Das derzeitige Nahverkehrsangebot im Bereich von ÖPNV und SPNV führt gerade zu einer höheren Attraktivität. Wir hielten es schlicht für unverantwortlich, wenn man hier Finanzierungsmittel abzöge und für den Metrorapid umschichtete.

Die Förderung von Schienenersatzverkehren sehen wir ebenfalls positiv. Hier fordern wir allerdings, dass die dann frei werdenden Fördermittel nicht in den Landeshaushalt zurückfließen, sondern für weitere Nahverkehrsprojekte zur Verfügung stehen.

Auch zur Management-Gesellschaft haben wir uns grundsätzlich positiv geäußert. Hier wird man einen klugen Spagat wählen müssen: Da die Leistungen für die Kunden vor Ort erbracht werden müssen, wird man dezentrale Einheiten brauchen; mit Blick auf die EU-weiten Ausschreibungen und den zunehmenden Wettbewerb wird man aber eine Zentrale benötigen, die bei weitergehendem Wettbewerb noch ausgestaltet werden muss. Die Formulierungen im Gesetz sind dazu angetan, den Weg zu einem solchen klugen Spagat zu weisen.

Uns fehlt im Gesetz ein Hinweis auf Qualitätsstandards. Es gibt hinsichtlich der Ausbildungsstandards einen zaghaften Versuch. Wir wissen aber auch, dass in Zukunft nur dann weiterer Verkehr auf Bus und Bahn umgeleitet werden kann, wenn sie ein attraktives Angebot darstellen. Angesichts der Abläufe von Wettbewerb befürchten wir jedoch, dass es sich um Dumpingwettbewerb handeln wird. Ihm wird man nur durch das Festschreiben von Qualitätsstandards begegnen können. In diesem Zusammenhang begrüßen wir ausdrücklich den aktuellen Versuch der Landesregierung, das Tarifreuegesetz zu durchzusetzen, da es zur Standardisierung beitragen wird.

Ferner fehlt uns im Gesetz die Finanzierungsgrundlage. Prof. Dr. Zemlin hat schon einiges angesprochen, was von unserer Seite ausdrücklich unterstützt wird. Das Haushaltsbegleitgesetz 2002 und die Beschränkung der ÖPNV-Fahrzeugförderung auf investive Kosten, wie sie in § 13 des neuen Regionalisierungsgesetzes vorgesehen ist, lassen allein beim VRR eine Ertragsverschlechterung von 130 Millionen € erwarten. Ähnliches wird auch bei den anderen Verkehrsverbänden zu erwarten sein. Solche Summen sind aus unserer Sicht nicht akzeptabel, gerade wenn man eine Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ins Auge fasst.

Dadurch gerät ein Weiteres in Gefahr: Sie wissen vielleicht, dass im Zuge der Restrukturierungsmaßnahmen im ÖPNV ein Branchentarifvertrag mit der zuständigen Gewerkschaft Ver.di abgeschlossen worden ist, aufgrund dessen die Beschäftigten auf sehr große Gehaltsbestandteile zugunsten einer erfolgreichen Restrukturierung ihrer Unternehmen verzichten. Sollte durch den Wegfall der finanziellen Förderung und der Möglichkeit, die Vorhaltekosten zu fördern, den Betriebsräten und den Beschäftigten deutlich gemacht werden, dass ihr Verzicht nicht dazu beiträgt, das Unternehmen zu halten, so könnte dies dazu führen, dass die Akzeptanz des Branchentarifvertrages insgesamt in Zweifel gezogen wird. Entsprechende Stimmen haben wir schon gehört. Daher können wir Sie nur davor warnen, diesen Weg zu wählen. Wir schließen uns der Forderung, die von Prof. Dr. Zemlin bereits erhoben worden ist und vom VRR sicherlich nachher auch noch erhoben werden wird, an, den Status quo der Förderung fortzuschreiben und auch die Förderung der Fahrzeugvorhaltekosten weiterhin vorzusehen.

**Vorsitzender Manfred Hemmer:** Damit ist die erste Sachverständigenrunde abgeschlossen. Wir kommen zur Fragerunde.

**Marianne Thomann-Stahl (FDP):** In der Zeitung war unter der Überschrift "Der Bund befreit die Bahn bis 2014 vom Wettbewerbsdruck" nachzulesen, dass beabsichtigt sei, eine Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge so auszugestalten, dass in Zukunft freihändige Vergaben möglich seien. Hat dies nach Ihrer Auffassung Einfluss auf den Vollzug des Gesetzes und, wenn ja, welchen?

**Peter Eichenseher (GRÜNE):** Ich habe zwei Fragen an Herrn Kiepe und Herrn Zemlin. Erstens ist sehr umstritten, wie man die Management-Gesellschaft organisiert. Was ist aus Ihrer Sicht der qualitative Unterschied zwischen der gesetzlich vorgesehenen Management-Gesellschaft und der schon bestehenden Agentur Nahverkehr, die einen freiwilligen Zusammenschluss darstellt? Gibt es für Sie einen Lösungsvorschlag in Form eines Kompromisses? Zweitens drücken alle Zuschriften zur heutigen Anhörung, die ich kenne, das Misstrauen aus, dass die Begrenzung der Metrorapid-Finanzierung nicht hart genug sei und unterlaufen werden könnte. Gibt es aus Ihrer Sicht in § 11 Bedarf für eine Regelung, die diesen Begrenzungstatbestand deutlicher macht, die also klarer formuliert, dass die Infrastrukturfinanzierung ausgeschlossen bleibt und es keine höhere Finanzierung als bisher für den SPNV gibt?

**Heinz Hardt (CDU):** Meine Frage richtet sich an die Deutsche Bahn AG. In § 11 Abs. 2 des Gesetzentwurfs steht:

"Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot je Kooperationsraum darf die im Jahr 2000 erbrachten SPNV-Betriebsleistungen nicht unterschreiten."

In Abs. 3 heißt es:

"Der SPNV-Finanzierungsplan wird durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags aufgestellt."

In Ihrer Stellungnahme haben Sie geschrieben:

"Die Tarifautonomie und damit die Berücksichtigung regionaler Besonderheiten der Kooperationsräume muss bestehen bleiben.

... Der Regionaltarif darf nicht zu einer wirtschaftlichen Verschlechterung führen, ..."

Das ist aus Ihrer Sicht verständlich. Wie stellen Sie sich aber den Konflikt vor, wenn die nach dem Gesetz getroffene Entscheidung zu einer wirtschaftlichen Verschlechterung führte? Ansonsten dürfte man nicht in § 11 Abs. 3 hineinschreiben, dass das Parlament das Recht hat, den Regionaltarif festzulegen.

Die zweite Frage: Sie haben davon gesprochen, dass das Prinzip der Freiwilligkeit Beliebigkeit zum Ergebnis haben könnte. Meinen Sie die Willkür von Ausschreibungen, meinen Sie, dies könne letztlich nicht dem Interesse der Wirtschaftlichkeit dienen, oder wie ist der Begriff "Beliebigkeit" zu verstehen?

**Gerhard Wächter (CDU):** Herr Prof. Zemlin, wie könnte die Repräsentanz des Landes im Zusammenhang mit der Management-Gesellschaft aussehen? Welchen Stellenwert muss das Ganze haben, damit das, was im Gesetz intendiert ist, letztendlich von der Regierung auch umgesetzt werden kann? Oder sollte die Landesregierung ein Partner mit demselben Stimmenanteil wie die anderen sein?

Eine zweite Frage zum Fahrzeugpool: Ist unter dem Gesichtspunkt, dass die Verantwortlichkeit für das Angebot beim Hersteller und nicht bei demjenigen liegen muss, der den Verkehr organisiert, Leasing die bessere und marktgerechtere Lösung?

Eine dritte Frage richte ich an alle Sachverständigen: Stimmen Sie mir zu, dass der Qualitätsstandard beim ÖPNV in Teilbereichen sogar die Ansprüche und Erwartungen der Kundschaft übertrifft? Haben wir hier an manchen Stellen überzogen und gibt es insoweit auch Kosteneinsparpotenziale?

**Folkert Kiepe:** Ich bin gebeten worden, mich zur Frage der Nahverkehrs-Management-Gesellschaft und zum Metrorapid zu äußern. Zur ersten Frage, Herr Eichenseher: Wir sind der Auffassung, dass der entscheidende Unterschied im Prinzip der Freiwilligkeit zu sehen ist. In meinem kurzen Statement habe ich den Zusammenhang angesprochen: Da das Land nach unserer Bewertung Gott sei Dank die kommunalen Aufgabenträger von Anfang an als die wichtigsten Akteure angesehen hat, möchten wir nicht nur im Hinblick auf den kommunalen ÖPNV, sondern auch auf den SPNV dieses Prinzip im Gesetz gesichert sehen. Es spricht nichts dagegen, dass sich die Agentur Nahverkehr auch mit dem Land arrangiert. Sie kann durchaus auf dieser Ebene mitwirken. Wir hätten aber sehr wohl etwas dagegen, wenn eine Beteiligung des Landes vom Gesetzgeber zwingend vorgeschrieben würde. Das muss eine freiwillige Aufgabe sein. Deshalb sollte dies auch seinen Niederschlag in dieser Organisationsfrage finden.

Zum Metrorapid: Ich hatte unser Ziel ganz deutlich genannt. Wir wollen landesweit einen guten und möglichst noch verbesserten kommunalen ÖPNV und SPNV. Das ist übrigens nicht nur die Meinung der Geschäftsstelle, sondern das entspricht der Beschlusslage des Landesvorstandes: In diesem Beschluss hat der Städtetag die Erwartung zum Ausdruck gebracht, dass die Gleichstellung des neuen Verkehrssystems nicht dazu führt, dass das bisherige System finanziell gefährdet wird. Diese Gefahr sehen wir tatsächlich. Wir meinen, der von Ihnen angesprochene § 11 ist die richtige Stelle.

In diesem Kontext ist auch § 12 zu lesen, wo es in Abs. 2 heißt, dass Infrastrukturinvestitionen nicht aus Regionalisierungsmitteln finanziert werden dürften. Das wird uns immer zur Beruhigung entgegengehalten. Aber in der Begründung zu § 11 Abs. 1 ist davon die Rede, dass künftig im Bereich der Eisenbahnen ebenso wie der Magnetschwebetechnik auch Infrastrukturunternehmen mit Regionalisierungsmitteln gefördert werden können. Da sehen wir ein Einfallstor, eben doch Regionalisierungsmittel für das neue System zu nutzen. Das ist der entscheidende Grund, weshalb wir unabhängig von der Bewertung der Technik und des verkehrspolitischen Sinns dieses Systems dafür eintreten, dass dessen Einführung auf der Basis eines eigenen Gesetzes erfolgen sollte, wenn sich Landesgesetzgeber und Landesregierung dafür entscheiden. Ich bin selber Jurist und weiß, dass man per Definition alles machen kann. Sie kennen den Scherz: Osterhase im Sinne dieses Gesetzes ist der Weihnachtsmann. Nach

dieser Methode kann man auch die Magnetschwebetechnik mit der Rad-Schiene-Technik gleichsetzen. Aber man muss sich immer über die Konsequenzen im Klaren sein. An dieser Stelle geht es um eine grundlegende Entscheidung für den kommunalen Nahverkehr im ganzen Lande. Daher plädieren wir für eine eindeutige Trennung: Sowohl die Planung als auch vor allem die Finanzierung des Metrorapid sollten in einem eigenen Gesetz gesondert geregelt werden.

**Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin:** Ich soll zu vier Fragen etwas sagen. Zur Management-Gesellschaft brauche ich nichts mehr zu sagen; das hat Herr Kiepe ausführlich genug getan. Wir sehen das genauso wie die kommunalen Spitzenverbände.

Zur Frage von Herrn Eichenseher, ob man die Finanzierung des Metrorapid in stärkerem Maße wasserdicht gestalten müsse, verweise ich ebenfalls auf das, was Herr Kiepe gesagt hat. Wenn man es ganz wasserdicht haben will, muss man eine entsprechende Klausel in das Gesetz aufnehmen, wobei ich persönlich - das hat auch Frau Dr. Hirsch gesagt - dem Metrorapid durchaus eine besondere Rolle in unserem Land zumesse. Wenn wir ihn dorthin bauen, wo es jetzt geplant ist, wird er sicherlich eine zentrale Funktion im ÖPNV haben, sodass wir den restlichen ÖPNV auf ihn ausrichten müssen. Aber dazu brauchen wir Geld. Mir wäre es wichtiger, Herr Eichenseher, ergänzend zu einer Klausel in § 11 oder § 12, die besagt, dass keine Mittel vom ÖPNV zum Metrorapid fließen können, in den § 12 Abs. 4 einen Garantiebetrug für SPNV- und ÖPNV-Investitionen hineinzubringen, der im Verhältnis der Jahre bis 2001 zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV aufgeteilt werden müsste. Wenn man das so positiv darstellt, ist es der absolut sichere Weg. Ebenso müsste in § 13 Abs. 1 die Fahrzeugförderung wieder auf die bisherigen 170 Millionen € aufgestockt werden. Dann wäre das, was Sie wollen, sichergestellt: Dann kämen wir an unser Geld und dann brauchte man auch die zusätzliche rechtliche Sicherung im Hinblick auf den Metrorapid nicht.

Zum Fahrzeugpool verweise ich auf unsere schriftliche Stellungnahme. Aus unserer Sicht sind Fahrzeugpools nicht regelungsbedürftig. Wenn sie günstig und sinnvoll sind, werden sie sich bei den Kommunen oder den Betriebe von allein durchsetzen. Ob eine Leasingvariante besser ist, weiß ich nicht. Allgemein ist Leasing ja nicht immer günstiger. Generell sollte man aber keine gesetzliche Regelung vorsehen.

Zu den Qualitätsstandards: Ich sehe eher, dass wir an vielen Stellen noch nicht die Mindestqualitätsstandards der Bürgerinnen und Bürger erfüllen können, und zwar nicht, weil wir dafür zu dumm wären, sondern weil es uns an Geld fehlt. Das gilt beispielsweise für die Sauberkeit der Fahrzeuge. Wir haben nun einmal mit einer Generation von Menschen zu tun, die ihren Spaß daran haben, unsere Fahrzeuge zu beschmieren und zu beschmutzen. Hier gibt es sicherlich noch einen Nachholbedarf. In vielen Fällen decken wir die Mindeststandards der Bevölkerung ab. Aber ich sehe eigentlich keinen Punkt, bei dem wir zu viel Qualität bieten. Ich kann nicht erkennen, dass die Menschen etwa keine so dichten Fahrpläne oder lieber unfreundlichere Fahrer wollten.

Wenn man selbstkritisch ist, muss man allerdings in diesem Zusammenhang eines zugeben: Sicherlich haben mehr oder weniger alle Verkehrsunternehmen in der Vergangenheit an einigen Stellen die Technik überbetont. Wir hätten sicherlich sehr viel früher einiges standardisieren und damit Geld sparen können. Das liegt in der Natur der Sache: Wenn Ingenieure - ich

bin selbst Ingenieur; deshalb darf ich das sagen - Unternehmen leiten und das Geld noch nicht richtig knapp ist, kommt es manchmal dazu, dass sich jeder eine eigene technische Lösung ausdenkt. Das ist in der Vergangenheit, als das Geld noch reichlich vorhanden war, so gewesen. Heute ist das nicht mehr so. Wir alle kaufen gemeinsam ein und versuchen, die technischen Standards herunterzusetzen, die an einigen Stellen sicherlich zu hoch waren. Ansonsten kann ich nicht erkennen, wo unsere Qualitätsstandards über die Vorstellungen der Bevölkerung hinausgingen.

**Heinrich Brüggemann:** Ich schließe an das an, was Herr Prof. Zemlin zum Stichwort Qualität sagte: Herr Wächter, ich bestätige ausdrücklich, dass wir überwiegend damit zu tun haben, die Erwartungen unserer Fahrgäste in Sachen Qualität zu befriedigen. Ein Grund ist, dass derzeit leider wieder mehr und mehr Menschen unterwegs sind, die Freude daran haben, Dinge zu zerstören, zu besprühen oder zu beschmieren.

Zum Stichwort Standardisierung möchte ich Herrn Prof. Zemlin ein bisschen widersprechen. Dass gar nicht mehr in unterschiedlichen Richtungen entwickelt wird und dadurch Diskompatibilität entsteht, würde ich nicht unterschreiben. Im Augenblick sind die Anforderungen derjenigen, die in ihrem Zuständigkeitsbereich etwa bei Ausschreibungen formulieren, was für ihre Belange das Beste zu sein scheint - insofern unterstellen wir da natürlich beste Absichten -, im Hinblick auf eine gemeinsame Nutzung z. B. von Fahrzeugen technisch-betrieblich eher geeignet, sich auseinander zu entwickeln und damit zusätzlich Kosten zu produzieren, als dass auf Basis von Standards - ich wähle nicht gern den Vergleich zur Automobilindustrie, aber an dieser Stelle bietet er sich an - bestimmte Pakete vergleichbar bleiben und Sonderausstattungen dann nicht zu Diskompatibilität führen, z. B. bei einem Fahrgastinformationssystem.

Herr Hardt, zum Stichwort Management-Gesellschaft: Aus einer gewissen Lebenserfahrung ergibt sich einfach, dass so etwas nicht dem Prinzip der Freiwilligkeit im Sinne einer bei Abstimmungen erforderlichen Einstimmigkeit folgen kann. Das ist praxisuntauglich. Insofern braucht diese Management-Gesellschaft eine Regelung, die geeignet ist, dass man zu verbindlichen Mehrheitsentscheidungen kommt. Wie man dann Stimmenverhältnisse gewichtet, ob es Vetorechte geben soll, ob man immer mit einfachen oder mit qualifizierten Mehrheiten vorgeht, dazu kann eine Reihe von Fachleuten aufgrund praktischer Erfahrungen kluge Vorschläge machen. Allerdings bedeutet an dieser Stelle ein Abdriften in Richtung Beliebigkeit, dem Frühstücksdirektorentum das Wort zu reden. Dann sollte man es lieber lassen.

Zum Stichwort Tarif: Wir haben uns bei der Beantwortung der Fragen zum regionalen Tarif den Hinweis erlaubt, dass ein vereinheitlichender Tarif, für den es bei bestimmten Anwendungen sicherlich eine Notwendigkeit gibt, weil er zu einem praktischen Nutzen führt, nicht das gesamte Einnahmenvolumen im Fahrgastbereich schmälern dürfe. Nicht dass wir es unseren Fahrgästen nicht gönnten, für weniger Geld vernünftige Leistungen einkaufen zu können. Die notwendige Konsequenz ist aber die, dass auf der Seite der Bestellerentgelte, also bei den Haushaltsmitteln, über die dieses Haus zu befinden hat, zusätzlicher Nachholbedarf entsteht. Insofern ist die Tarifergiebigkeit bei jedweder Tarifarbeit, ob in einem Zweckverband, ob für ein lokales Bedürfnis oder aber auch für ein landesweites Bedürfnis, ein wichtiger Maßstab neben anderen. Das wollten wir mit unserer Formulierung klarmachen. Ich hoffe, wir haben es mindestens angedeutet.

**Dr. Nicola Hirsch:** Die Frage zum Thema Qualitätsstandards beantworte ich aus meinen eigenen Erfahrungen heraus - ich benutze den ÖPNV und den SPNV zweimal täglich -, aber auch aufgrund der Rückmeldungen, die wir von unseren Mitgliedern bekommen, die in großer Zahl zu ihrer Arbeitsstätte pendeln. Ich selbst habe eigentlich noch kein Angebot erlebt, das meine Erwartungen erfüllt hätte. Eher ist das Gegenteil der Fall. Ich meine damit noch nicht einmal die Pünktlichkeit; mit dem Auto ist man auch nicht auf die Minute genau pünktlich. Aber ärgerlich wird die Unpünktlichkeit, wenn dann der Bus weg ist, der nur alle 20 Minuten in den Stadtteil hineinfährt, und man am Bahnhof steht. Ärgerlich ist es auch, wenn man im öffentlichen Nahverkehr in Stoßzeiten mit seinen Mitbürgern um ein Plätzchen kämpfen muss. Das ist dann besonders ärgerlich, wenn die Fahrzeuge "dampfen", weil eine Klimaanlage fehlt, wenn es sehr heiß ist oder wenn es nass ist und die Regenschirme den Umstehenden die Schuhe nass tropfen. Ich habe bisher noch kein Angebot erlebt, bei dem der Qualitätsstandard so erfüllt worden ist, dass man von einem attraktiven Angebot sprechen könnte. Hier müssen wir noch in erheblichem Maße nachlegen, und zwar nicht nur hinsichtlich der Ausstattung der Fahrzeuge und der Frequenz des Angebotes, sondern auch hinsichtlich der Reinigung sowie der Ausbildung des Personals.

Bislang ist bei der Qualifizierung sehr vieles geleistet worden. Hier sehe ich aber auch einige Gefahren, insbesondere dann, wenn ein Billiganbieter Ausschreibungen gewinnt. In einem solchen Falle wäre die Ausbildung des Personals nicht gewährleistet. Sorge mache ich mir auch hinsichtlich der Einhaltung der arbeitszeitrechtlichen Vorschriften. Wir haben zum Glück gesetzliche Bestimmungen. Aber wenn sie im Schichtbetrieb und bei Urlaubsvertretungen nicht eingehalten werden können, weil die Personaldecke so dünn ist, dann sehe ich auch hier Probleme. Von daher sollten Qualitätsstandards in das Gesetz hineingeschrieben werden.

**Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin:** Vielleicht habe ich mich hinsichtlich der Qualitätsstandards nicht präzise genug ausgedrückt. Es besteht kein Widerspruch zwischen dem, was ich sagen wollte, und dem, was Herr Brüggemann gesagt hat. Ich sehe keinen Punkt, in dem wir aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger Qualitätsstandards übererfüllten. Es gibt eine Reihe von Punkten, von denen ich meine, dass wir die Standards recht gut erfüllen. Bei etlichen Punkten aber haben wir erkannt, dass wir sie besser erfüllen müssten. Wir würden sie besser erfüllen, wenn uns mehr Geld zur Verfügung stünde. Dazu gehören natürlich die Sauberkeit, die Pünktlichkeit und der Ausfall von Bussen. Wenn man mehr Geld hätte, könnte man größere Reserven bilden. Das ist also im Wesentlichen eine Frage des Geldes.

Ich habe gesagt, dass es früher in den Betrieben ein bisschen einen Hang zur eigenen technischen Entwicklung gab: Der eine macht die Tür so, der andere so. Über diese Zeit sind wir hinweg. Die Betriebe versuchen heute, alles, was es gibt, möglichst weitgehend zu standardisieren. Zugleich kommt ein anderer Trend auf: Bei der Ausschreibung versuchen die Ausschreiber, sich dadurch zu profilieren, dass sie das haben wollen, was wir als Unternehmen früher auch wollten: Jeder hat seinen eigenen Bus. Heute macht jeder die Ausschreibung auf seine Weise. Das geht so weit, dass bei den Uniformen die Knöpfe vorgeschrieben werden. Das ist dann natürlich kontraproduktiv und erhöht die Kosten. Hier hat Herr Brüggemann vollkommen Recht; hier sind wir auch nicht auseinander. Das wollte ich nur noch klarstellen.

**Heinrich Brüggemann:** Ich will gar nichts ergänzen, sondern nur nicht unhöflich sein. Ich bin nicht sicher, in welche Richtung die Frage von Frau Thomann-Stahl zielte. Ich hatte sie so verstanden, dass sie an die Landesregierung bzw. an die Vertreter des Ministeriums ging. Wenn es anders gewesen sein sollte, würde ich auch gern etwas zu dieser Frage sagen.

(Marianne Thomann-Stahl [FDP]: Die Frage richtete sich nicht nur an die Landesregierung!)

**Heinz Hardt (CDU):** Herr Prof. Zemlin. Ich verstehe, was Sie gerade hinsichtlich der Qualitätsstandards sagten. Ich verstehe auch, dass sich wegen des Bestrebens, das Beste zu bekommen, der Standard bei Ausschreibungen nach oben schraubt. Da der VDV alle Unternehmen vertritt, frage ich Sie: Sind Sie der Meinung, dass durch Ausschreibung im Wettbewerb dieser zusätzliche Preis erwirtschaftet werden kann, geht dies in Form von Tariferhöhungen zulasten der Fahrgäste oder geht dies zulasten der Eigentümer? Welche Entwicklung kommt hier auf uns zu? Ich kann das nicht quantifizieren, erkenne aber in dem, was Sie sagten, durchaus eine Gefahr.

**Marianne Thomann-Stahl (FDP):** Ich wiederhole die von mir eben gestellte Frage, da sie von keinem der Angesprochenen beantwortet wurde: Sind Sie der Auffassung, dass die vom Bund geplante Verordnung, die die Ausschreibung, über die gerade gesprochen wurde, für die nächsten zwölf Jahre nicht erforderlich machen soll, in irgendeiner Weise Einfluss auf den Vollzug dieses Gesetzes haben wird, wenn ja, in welcher Weise und, wenn nein, warum nicht? Jetzt richte ich die Frage an Herrn Kiepe und Herrn Prof. Zemlin und bitte um eine präzise Antwort.

**Folkert Kiepe:** Wir befinden uns hier in Vorüberlegungen, da noch kein Verordnungsentwurf auf dem Tisch liegt. Es wird demnächst Gespräche mit Vertretern des Ministeriums geben.

(Marianne Thomann-Stahl [FDP]: Es soll am 25. beschlossen werden!)

Hintergrund sind Entscheidungen von Vergabekammern, die aber nicht bundesweit einheitlich sind, sondern sich widersprechen. Daneben gibt es auf der mittleren Gerichtsebene eine umfangreiche Rechtsprechung zum ÖPNV. Das alles hängt, wie Sie wissen, einerseits mit der Diskussion über eine geplante EU-Verordnung und andererseits mit einem EuGH-Rechtsstreitverfahren zusammen. In diesem Kontext werden wir das erörtern, nicht aber einer Einzelfallregelung voreilig zustimmen. Da Sie jetzt klipp und klar bewertet haben möchten, welche Konsequenzen das, woran im Bundesministerium gearbeitet wird, für das Landesregionalisierungsgesetz haben könnte, kann ich Ihnen nur antworten: Das ist noch nicht entschieden. Wir werden das ganz offen besprechen. Im Augenblick sehe ich überhaupt keine Konsequenzen, weil es eine solche Regelung noch nicht gibt. Hätte man keine zwingenden Gründe für ein Nahverkehrsgesetz Nordrhein-Westfalen - aber diese gibt es ja -, dann sollte man dieses Thema erst dann behandeln, wenn der Rechtsrahmen in der Europäischen Union klar ist, was sowohl die Rechtsprechung als auch die Gesetzgebung angeht. Das geht aber nicht, weil, wie Sie wissen, Vorhaben wie der ITF 2 und der Transrapid zwingend einer Regelung im Gesetz bedürfen.

Daher sollten Sie sich nicht durch eine Diskussion beeinflussen lassen, die im Zusammenhang mit der bundes- und europaweiten Debatte über das Vergaberecht zu führen sein wird. Es macht jetzt keinen Sinn, hier eine Einzelbewertung abzugeben, ohne zu wissen, welche Grundlagen der europäische Gesetzgeber, das Europäische Parlament und der Ministerrat, sowie der EuGH zu diesem wichtigen Thema liefern werden. Dies steht überhaupt noch nicht fest. Am 15. Oktober wird die mündliche Verhandlung vor dem EuGH stattfinden. Erst für Ende des Jahres erwarten wir eine Entscheidung des EuGH. Dann werden wir etwas mehr wissen; aber auch dann wird immer noch keine Entscheidung über eine EU-Verordnung gefallen sein. Diese ist vor Ende 2003 nicht zu erwarten. Bis dahin müssen wir mit Zwischenlösungen operieren. Daher bitte ich um Nachsicht, dass ich heute auf Schnellschüsse verzichte. Wir werden erst mit dem Bundesministerium darüber sprechen, welche Konsequenzen das im Einzelnen haben wird.

**Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin:** Frau Thomann-Stahl, wir wissen von dieser vielleicht vorgesehenen Verordnung nicht mehr als Sie, nämlich das, was in der Zeitung stand. Wir haben das, was vielleicht kommen soll, so verstanden, als sollten für die Aufgabenträger, also die Länder bzw. die Zweckverbände oder deren Zusammenschlüsse, Freiräume geschaffen werden, die man dann ausnutzen können, aber nicht müssen. Insofern sehen wir nur einen relativ geringen Einfluss auf dieses Gesetz. Daher meine ich wie Herr Kiepe, dass Sie sich mit dem vorliegenden Gesetzentwurf weiter beschäftigen sollten. Im Übrigen soll in der in Rede stehenden Verordnung nicht etwas fest für zwölf Jahre geregelt werden, sondern es soll eine stufenweise Lösung angedacht sein. Wenn man angesichts dessen überhaupt von einer Wettbewerbsbeschränkung reden will, dann ist sie jedenfalls sehr viel schwächer, als es von manchem jetzt in der Öffentlichkeit dargestellt wurde.

Herr Hardt, bei den vorgesehenen Ausschreibungen im Zusammenhang mit dem kommunalen ÖPNV kommt es darauf an, dass jemand ausschreibt, der etwas davon versteht. Dazu vertritt unser Verband die Meinung, dass die bei uns zusammengeschlossenen Institutionen, also Unternehmen und Verbände, die Ausschreibung sehr wohl durchführen können, weil sie etwas davon verstehen. Das sollte man nicht unbedingt auf die Ebene der Städte zurückholen, weil dann erstens die Gefahr besteht, dass Leute ausschreiben, die nicht allzu viel davon verstehen und deshalb versuchen, diese Ausschreibung zu perfektionieren, wodurch es teuer wird, und zweitens die Unternehmen in ihrer unternehmerischen Verantwortung beschnitten werden könnten, indem man einzelne Bereiche herausnimmt und sie sozusagen re-verstaatlicht. Zum Beispiel gibt es Kommunen, die der Meinung sind, sie sollten unsere Umlauf- und Dienstpläne machen.

Wenn so etwas Bestandteil der Ausschreibung ist, wird es mit Sicherheit teurer, weil in der Umlauf- und Dienstplangestaltung sehr viel Geld liegt. Wenn jetzt eine städtische Institution den Dienstplan aufstellt, die so etwas noch nie zuvor gemacht hat, dann wird der Dienstplan mit Sicherheit sehr teuer. Das hat noch einen weiteren Nachteil - hier wird mir auch Gabi Schmidt Recht geben -: Wenn man in dieser Ausschreibung von den Uniformknöpfen bis zum Dienstplan alles festlegt, dann hebt der Wettbewerb einzig und allein auf die Bezahlung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ab. Das kann eigentlich nicht der Sinn sein. Wir müssen die Ausschreibungen so gestalten, dass die Unternehmen ihre Gesamtverantwortung behalten und an vielen Knöpfen drehen können, z. B. am Umlaufplan. Deswegen muss man die Ausschreibung so gestalten, dass die Unternehmen wirklich noch unternehmerisch handeln können.

**Gerhard Wirth (SPD):** Eine kurze Frage an Herrn Kiepe und Herrn Zemlin: Sie haben in Ihren Vorträgen über die Finanzierung der Fahrzeugförderung gesprochen. Wo sehen Sie in dem vorliegenden Gesetzentwurf die von Ihnen angesprochene Verschlechterung gegenüber der jetzt geltenden gesetzlichen Grundlage? Ich kann sie nicht erkennen. Zwischen 200 Millionen DM und 105 Millionen € im Jahr sehe ich keinen großen Unterschied. Alles andere ist möglicherweise an den Haaren herbeigezogen.

**Prof. Dr.-Ing. Hermann Zemlin:** Ich habe klar gesagt, dass es darum geht, den bisherigen Stand wieder zu erreichen, nämlich die Fahrzeugförderung des Jahres 2001.

(Gerhard Wirth [SPD]: Es geht um das heute geltende Gesetz!)

Zweitens habe ich gesagt, dass im Gesetz die Infrastrukturfinanzierung festgeschrieben werden muss, damit klar ist, dass auch für den kommunalen ÖPNV noch etwas übrig bleibt. Das müsste man im Gesetz regeln. Für die Fahrzeugförderung stehen nur 105 Millionen € im Haushalt, wir wollen aber wieder 170 Millionen € haben. Das muss in § 13 geregelt werden. Bei den ÖPNV-Innovationen insgesamt fordern wir wieder die 420 Millionen €, die SPNV und ÖPNV zusammen bisher hatten. Das müsste in § 12 geregelt werden.

(Gerhard Wirth [SPD]: Was stand bisher im Gesetz? Wir reden über ein Gesetz und nicht über den Haushalt! Das sind hier keine Haushaltsberatungen!)

**Folkert Kiepe:** Herr Prof. Zemlin hat das völlig richtig mit den Zahlen dokumentiert. Sie fragen jetzt, wo das im Gesetz stehe. Der Wegfall der Vorhaltekostenregelung steht jetzt im Gesetzentwurf. Diese veränderte Regelung führt - das hat Herr Prof. Zemlin in seinem Statement, aber auch gerade eben angesprochen; ich habe es in meinem Eingangsstatement ebenfalls klargemacht -, zu einem Minus im Bereich der Infrastruktur. Das haben wir kritisiert. Für die künftigen Aufgaben hätten wir gern eine angemessene Finanzausstattung. Dafür ist erst einmal eine gesetzliche Regelung erforderlich, die diese Aufgaben finanzierbar erscheinen lässt. Wir meinen, dass dies mit der jetzt vorgesehenen Änderung bei der Vorhaltekostenregelung nicht mehr gewährleistet ist. Das ist aus unserer Sicht der Zusammenhang zu diesem Gesetzentwurf. Wir mögen das ja falsch sehen.

**Gerhard Wirth (SPD):** Beziehen Sie sich auf § 13 Abs. 3?

**Folkert Kiepe:** Ja.

**Gerhard Wirth (SPD):** Hier kann ich keine Änderung gegenüber der jetzigen Rechtsgrundlage feststellen. Wir können hier keine Haushaltsberatungen führen; sie haben mit dem Gesetz nichts zu tun.

**Vorsitzender Manfred Hemmer:** Ich rufe den zweiten Sachverständigenblock auf.

**Dr.-Ing. Tom Reinhold (Roland Berger & Partner GmbH):** Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Da Ihnen unsere Antworten auf Ihre Fragen schriftlich vorliegen, beschränke ich mich ebenfalls auf einige grundsätzliche Anmerkungen, und zwar im Wesentlichen zu drei Themen: erstens zur Frage der Vergabe und zu Ausschreibungen überhaupt, zweitens zum Metrorapid und drittens zu einigen Details bei der Vergabe, insbesondere zu den Fahrzeugpools.

Grundsätzlich ist aus meiner Sicht zu sagen, dass das Gesetz im Hinblick auf Vergaben an einigen Punkten einen hohen Detaillierungsgrad aufweist, an anderen Punkten aber sehr wenig dazu sagt, wie Leistungen im ÖPNV vergeben werden sollen. Man könnte aber durchaus klarere Aussagen treffen. Im SPNV haben sich die Ausschreibungen generell als positiv erwiesen. Es gab Effizienzsteigerungen, die man sowohl in günstigeren Preisen für die öffentliche Hand als Bestellerin als auch in einem verbesserten Angebot erkennen konnte.

Man kann aus den bisherigen Ausschreibungen aber auch einige Lehren ziehen. In Bezug auf die Unternehmen, die sich auf diese Ausschreibungen hin bewerben wollen, sollte man Ausschreibungen besser gestalten. Für Unternehmen ist beispielsweise eine angemessene Planungssicherheit sehr wichtig. Die Ausschreibungen haben das bisher zum Teil nicht in hinreichendem Maße berücksichtigt. Es wäre günstig, wenn im Gesetz Aussagen dazu gemacht würden, wie Ausschreibungsstandards an sich aussehen sollten: dass man z. B. bestimmte Leistungen in Losen ausschreibt, dass man sie in bestimmten Zeiträumen ausschreibt und dass man diese Zeiträume staffelt, damit Unternehmen Planungssicherheit bekommen. Dies gilt sowohl für Unternehmen wie die Deutsche Bahn, die schon jetzt Leistungen erbringen, als auch für Unternehmen, die sich für solche Leistungen bewerben wollen. Der jetzige Zustand ist für alle Beteiligten unglücklich. Da die Planungssicherheit fehlt, können für das Land wichtige Innovationen unterbleiben.

Es gibt überhaupt keine Aussagen, wie beim kommunalen ÖPNV ähnliche Strukturen eingeführt werden könnten, wie sie im SPNV heute schon bestehen. Sie könnten durchaus sinnvoll sein, um auch hier zu Effizienzsteigerungen zu kommen. Insbesondere haben wir im kommunalen ÖPNV noch das erhebliche Problem des Interessenkonfliktes der Städte, die einerseits Eigner eines Verkehrsbetriebes sind, andererseits aber trotzdem eine Verkehrsleistung bestellen. Dieser Interessenkonflikt sollte mittelfristig aufgelöst werden. Wir müssen versuchen, auch beim kommunalen Verkehr zu Strukturen zu kommen, die eine Ausschreibung von Verkehrsleistungen möglich machen, um auch hier durch Wettbewerb einen zusätzlichen Druck zu erzeugen, die Effizienz stärker zu erhöhen, als es heute der Fall ist.

Mit Sicherheit ist es richtig, den Metrorapid in das Regionalisierungsgesetz aufzunehmen, wenn man ihn in Nordrhein-Westfalen installieren möchte. Der Metrorapid und grundsätzlich auch der Transrapid sollten aus meiner Sicht genauso wie das Rad-Schiene-System behandelt werden. Es war eigenartig, dass man seinerzeit auf der Strecke Hamburg – Berlin erwartete, durch den Betrieb würden die Infrastrukturkosten zumindest in Teilen refinanziert werden. Es ist unerlässlich, dass die Infrastruktur für ein spurgeführtes Verkehrssystem zunächst einmal vom Staat zur Verfügung gestellt wird; anders rechnet es sich nicht. Im Nahverkehr brauchen wir Bestellerentgelte, weil sich auch der spurgeführte Nahverkehr sonst nicht rechnet. Daher sollten wir den institutionellen Rahmen, den wir beim SPNV haben, auch auf den Metrorapid anwenden. Das bedeutet natürlich, dass man hier zumindest mittelfristig ebenfalls über Ausschreibungen nachdenken sollte.

Noch eine Anmerkung: Wenn sie den Metrorapid in Nordrhein-Westfalen schnell realisieren wollen - das ist das klare Ziel der Landesregierung -, dann sollte man versuchen, bald mit Teststrecken zu beginnen, damit es nicht zu einem ähnlichen Desaster kommt, wie wir sie bei anderen neuen Verkehrssystemen schon mehrfach erlebt haben, die nicht funktionierten, als sie in Betrieb gehen sollten. Der Imageschaden wäre verheerend; es gibt für den Transrapid nicht mehr allzu viele Chancen in Deutschland.

Zum Thema Fahrzeugpool äußere ich mich aus mehreren Gründen kritisch. Eigentlich hat sich jetzt schon gezeigt, dass die Verkehrsunternehmen an Fahrzeugpools häufig nicht interessiert sind, weil sie einen möglichst großen Teil der Wertschöpfung selbst erbringen möchten und infolgedessen den Kauf, die Instandhaltung und gegebenenfalls auch den Verkauf von Fahrzeugen selbst tätigen möchten. Nehmen Sie das aus der Wertschöpfungskette der Verkehrsunternehmen heraus, bleibt ihnen wieder weniger, was sie unternehmerisch gestalten können. Ich bezweifle, dass eine staatliche Gesellschaft, die einen Fahrzeugpool vorhält, Fahrzeuge günstiger als die Industrie beschaffen kann. Die Synergien, die Sie erzielen können, indem sie in etwas größerem Stil einkaufen, werden meines Erachtens durch die Nachteile überkompensiert, die dadurch entstehen, dass der Einkauf von der öffentlichen Hand und nicht von einem Unternehmen vorgenommen wird. Auch können die Unternehmen viele Synergien, die man sich von einem Fahrzeugpool verspricht, in Kooperation selbst erlangen.

Der eigentliche Grund, aus denen man Fahrzeugpools realisieren möchte, ist die Senkung von Markteintritts- und -austrittsbarrieren. Das aber ist durch vernünftig gestaltete Ausschreibungen viel eher zu erreichen. Bei den Ausschreibungen sollte man Mindeststandards vorsehen. Die Betonung liegt auf Mindeststandards. Ich empfehle nicht, die Standards zu hoch zu schrauben. Wenn Sie die Standards zu hoch schrauben, bedeutet dies am Ende nur noch eine Bestandssicherung des gegenwärtig dort agierenden Unternehmens; ein Wettbewerb könnte allenfalls noch über Lohndumping erreicht werden. Wir brauchen Wettbewerb, der über Qualität geführt wird. Dazu muss der Standard relativ niedrig sein, damit sich Unternehmen, die den geforderten Standard überbieten möchten, an Ausschreibungen in verschiedenen Regionen bewerben können. Wenn Sie einen Fahrzeugpool gründen, dann haben Sie, auch wenn Sie eine private Gesellschaft hineinnehmen, ein neues Monopol geschaffen, sei es staatlich, sei es privat. Monopole, auch private Monopole, stellen aber grundsätzlich eine unglückliche Lösung dar, da sie anschließend dereguliert werden müssen.

Von daher plädiere ich dafür, dass Sie Rahmenbedingungen für Ausschreibungen in das Gesetz aufnehmen, die nicht zu detailliert sein dürfen. Bei Ausschreibungen müssen wir aufpassen, dass wir den Unternehmen nicht auch noch die Wertschöpfung nehmen, das Angebot selbst planen zu können. Unternehmen sind näher am Kunden als Behörden und Aufgabenträger. Wir sehen in den gegenwärtigen Ausschreibungen die Gefahr, dass das Angebot viel zu detailliert vorgegeben wird. Durch geeignete Rahmenbedingungen sollte den Unternehmen ermöglicht werden, selbst dafür zu sorgen, dass mit attraktiven Angeboten neue Kunden gewonnen werden können. Dieser Versuch sollte nicht von einer Behörde unternommen werden.

**Theo Beer (Vereinigung der Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen):**  
Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Unsere ausführliche Stellung-

nahme liegt Ihnen in schriftlicher Form vor. In meinen Ausführungen werde ich mich auf einige Knackpunkte aus dieser Stellungnahme beschränken.

Die Gesetzesänderung, über die wir uns unterhalten, verfolgt vorrangig drei Ziele: die Aktualisierung der Regelung der Betriebskostenförderung im Schienenpersonennahverkehr, die Anpassung der Vorschriften für die Zusammenarbeit der Aufgabenträger und die Einbeziehung des Metrorapid in den Kreis der ÖPNV-Träger. Diese Ziele sind aus Sicht der Industrie- und Handelskammern durchaus nachvollziehbar; eine Gesetzesanpassung ist zweifellos notwendig. Bei dieser Gesetzesanpassung müssen aber aus Sicht der Industrie- und Handelskammern drei zentrale Forderungen beachtet werden:

Erstens. Die bewährte Regelung, in Nordrhein-Westfalen die Aufgabenträger des ÖPNV auf der Ebene der kommunalen Selbstverwaltung anzusiedeln, sollte durch die Gesetzesänderung nicht ausgehöhlt oder verwässert werden.

Zweitens. Die Neuregelung der Betriebskostenförderung für den Schienenpersonennahverkehr darf nicht dazu führen, dass in Zukunft wenig Fördermittel für den Ausbau der SPNV-Infrastruktur zur Verfügung stehen.

Drittens. Die Einbeziehung des Metrorapid in das ÖPNV-System darf nicht zulasten des ÖPNV-Angebots und dessen Finanzierung in anderen Regionen des Landes gehen.

(Gerhard Wirth [SPD]: Haben wir auch gesagt!)

Vor dem Hintergrund dieser drei grundsätzlichen Aussagen mache ich jetzt in acht Punkten Anmerkungen zu der Gesetzesvorlage:

Erstens. § 11 Abs. 1 des Gesetzentwurfs sieht die Einbeziehung von Mitteln nach § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes für die Finanzierung der SPNV-Betriebsleistungen vor. Das ist folgerichtig, wenn man will, dass die Aufgabenträger den erreichten Leistungsstand des Schienenpersonennahverkehrs auch künftig sollen bestellen können.

Zweitens. Qualitativ hochwertige und kundengerechte Leistungen im SPNV erfordern aber auch Investitionen in die SPNV-Infrastruktur. Die Industrie- und Handelskammern regen an, dafür in § 12 des Landesregionalisierungsgesetzes aus den Mitteln gemäß § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes ein verlässliches und eindeutiges Finanzvolumen pro Jahr vorzusehen und im Gesetz zu verankern. Diese Mittel ohne Begrenzung für die Betriebskostenfinanzierung zu öffnen halten wir nicht für sachgerecht. Die Formulierung in der vorgeschlagenen Fassung von § 12 Abs. 2 ist in Verbindung mit § 11 Abs. 1 zu unverbindlich.

Drittens. Der SPNV-Finanzierungsplan ist im Interesse der Transparenz der SPNV-Finanzierung grundsätzlich zu begrüßen. Durch ihn darf die Aufgabenträgerfunktion der SPNV-Zweckverbände aber nicht unterlaufen werden. Die Eigenverantwortung der Zweckverbände für bedarfsgerechte Angebote im Schienenpersonennahverkehr sollte deshalb im Gesetz deutlicher zum Ausdruck kommen. Das schließt keinesfalls aus, dass diese SPNV-Finanzierungspläne vom Land in Abstimmung mit den Zweckverbänden erarbeitet werden.

Viertens. In § 11 Abs. 2 des Gesetzentwurfs sollten als Mindestbetriebsleistungen - auch das ist in vorherigen Beiträgen schon angeklungen - die ca. 98 Millionen Zugkilometer des kommenden Jahresfahrplans 2003 festgeschrieben werden. Die Aufgabenträger und damit auch die ÖPNV-Nutzer sollten sicher sein können, dass dieser Leistungsstand auch künftig gewährleistet ist.

Fünftens. Die gesetzliche Verankerung einer verstärkten Kooperation der Aufgabenträger im SPNV, also der Zweckverbände, ist sehr zu begrüßen. Die von den Zweckverbänden zwischenzeitlich gegründete Agentur Nahverkehr NRW e. V. ist dafür aus Sicht der Industrie- und Handelskammern ein durchaus geeignetes Mittel; dies bedarf unseres Erachtens nicht zwingend einer GmbH-Regelung. Eine formelle vereins- oder gesellschaftsrechtliche Beteiligung des Landes an einer solchen Einrichtung sollte nicht vorgesehen werden. Dies wäre aus unserer Sicht ein falsches Signal in Richtung der SPNV-Aufgabenträger.

Sechstens. Der Fortfall der Fahrzeugförderung im SPNV - einschließlich der Metrorapid-Fahrzeuge - wird von den Industrie- und Handelskammern nachdrücklich begrüßt. Dieser Schritt fördert den Wettbewerb im SPNV und verbessert damit die Voraussetzungen für einen möglichst effizienten Einsatz der begrenzten Regionalisierungsmittel.

Siebtens. Die Industrie- und Handelskammern begrüßen die Möglichkeit, künftig in begründeten Einzelfällen mit SPNV-Fördergeldern Schienenersatzleistungen zu finanzieren. Auch dies ist ein Beitrag zu mehr Effizienz bei der Verwendung knapper Fördergelder. Die Entscheidung gehört aber auch für diese Fälle in die Verantwortung der Aufgabenträger des ÖPNV, also der SPNV-Zweckverbände. Ein Zustimmungs- oder Vetorecht des Landes ist aus unserer Sicht überflüssig und systemfremd.

Achtens. Der geplante Metrorapid soll nach den Plänen der Landesregierung integrierter Bestandteil des ÖPNV-Angebots werden. Wenn das so ist, dann gehört er grundsätzlich auch in den Regelungsbereich des Regionalisierungsgesetzes. Bei der konkreten Ausgestaltung des Gesetzes muss aber bereits zum jetzigen Zeitpunkt eindeutig geregelt werden, dass, wie die Landesregierung immer wieder betont, durch die Finanzierung des Metrorapid das Angebot im SPNV und dessen Weiterentwicklung landesweit nicht infrage gestellt wird. Das muss für alle Regionen des Landes außerhalb des Verkehrskorridors gelten, in dem der Metrorapid eingesetzt werden soll. Die konkreten Betriebskosten und damit auch die notwendigen Bestellerentgelte für den Metrorapid sind aber zurzeit noch nicht bekannt. Deshalb empfehlen die Industrie- und Handelskammern, bei der jetzt anstehenden Gesetzesänderung den Finanzierungsanspruch für Metrorapid-Betriebsleistungen in § 11 Abs. 1 zu deckeln. Es sollte im Gesetz festgelegt werden, dass die spezifischen Zuwendungen für den Metrorapid je Zugkilometer die spezifischen Zuwendungen für den übrigen SPNV nicht maßgeblich übersteigen dürfen. Mit einer solchen Regelung würde aus unserer Sicht der Befürchtung entgegengewirkt, dass die uneingeschränkte Einbeziehung des Metrorapid in die Betriebskostenförderung des § 11 zulasten des SPNV-Leistungsangebots in anderen Landesregionen gehen könnte.

Meine Damen und Herren, so weit in geraffter Form einige Anmerkungen zu dem Gesetzentwurf. In der Ihnen vorliegenden schriftlichen Stellungnahme der Industrie- und Handelskammern finden Sie die von mir vorgetragene und einige weitere Anregungen etwas ausführlicher dargestellt.

**Lothar Ebbers (Pro Bahn, Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.):** Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich mache ein paar Anmerkungen zu dem Gesetzentwurf aus der Sicht eines Fahrgastverbandes. Wir begrüßen eine ganze Reihe von Punkten in dem Gesetzentwurf, die wir als Fortschritte im Sinne der Fahrgäste empfinden, vor allen Dingen die Vorschriften zur Umwidmung der Mittel aus § 8 Abs. 2 des Bundesregionalisierungsgesetzes für Betriebsleistungen auf die Möglichkeit, Transfermittel für die Reaktivierung von Strecken einzusetzen; denn die Erfahrung hat gezeigt, dass es bei der bestehenden gesetzlichen Regelung mit der Reaktivierung von Bahnstrecken nicht vernünftig weitergegangen ist.

Das Ziel eines landesweiten Tarifs ist aus Sicht von Fahrgästen sehr zu begrüßen, was nicht heißen muss, dass es ein landesweit völlig einheitlicher Tarif ist. Wir haben z. B. im Münsterland heute schon Verbundtarife, bei denen eine unterschiedliche Handhabung des Tarifes in der Großstadt Münster und im übrigen Bereich des Verbundes möglich ist. So etwas sollte im ganzen Land möglich sein. Aber der heutige Tarifwarr ist aus Kundensicht nicht mehr überschaubar. Am Rand des VRR gibt es zum Teil Relationen von 10 Kilometern, auf denen man nicht mehr einen Verbund- und noch nicht einmal einen Übergangstarif nutzen kann, sondern auf den GPT angewiesen ist. Wir sehen auch darin ein Ziel, das durch die organisierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger in Zukunft verstärkt angegangen werden muss.

Ferner geht es um die Anpassung des bedarfsgerechten Verkehrsangebotes an die Gegenwart. Das Verkehrsangebot darf nicht weiterhin an den eher zufälligen Fahrplan des Jahres 1993/94 orientiert werden; auch das Kalenderjahr 2000 kann hier keine Zwischenstation sein. Dabei geht es nicht nur darum, die Leistungen abzusichern, die am 15. Dezember 2002 neu eingeführt werden, sondern auch um Leistungen, die in der Zwischenzeit eingeführt wurden. Zum Beispiel werden die Interregio-Ersatzleistungen, die erst im Jahre 2000/2001 eingeführt worden sind, über das Fahrplanjahr 2000 nicht abgedeckt. Auch die S 28 fuhr erst in der zweiten Hälfte des Jahres 2000 im Stundentakt. Das wäre heute gar nicht enthalten, würden wir das auf das Jahr 2000 festschreiben.

Für uns nicht akzeptabel sind zwei Punkte: zum einen die Öffnungsklausel für Schienenersatzverkehre. Wir gingen wieder von dem Ziel des Integralen Taktfahrplans ab, wenn in Schwachverkehrszeiten, also abends und vielleicht auch am Wochenende, der Bus - auch noch von anderen Haltestellen und zu anderen Zeiten - eingesetzt würde. Damit ist immer auch eine indirekte Gefährdung anderer Verkehre verbunden. Man spart im ersten Moment Trassenentgelte. Der Infrastrukturunternehmer wird aber nach einiger Zeit mit dem neuen Instrument der Regionalfaktoren ein höheres Trassenentgelt von den übrigen Verkehren fordern. Insofern sind hier kurzfristige Einsparungen mit langfristigen Kostensteigerungen oder gar mit Gefährdungen von Verkehren verknüpft. Das akzeptieren nach unserer Meinung die Fahrgäste nicht. Wir hielten es für besser, die Infrastruktur auf solchen Bahnstrecken so zu rationalisieren, dass ein Verkehrsbetrieb mit Zügen zu ähnlich geringen Grenzkosten wie ein Busverkehr durchführbar ist. Es gibt Fälle, in denen das gelungen ist. Im Zugverkehr hat man in der Regel auch höhere Umlaufgeschwindigkeiten und damit ein Kostensenkungspotenzial. Wir fürchten, dass mit der Regelung der Schienenersatzverkehre der Willkür Tür und Tor geöffnet wird und die Schienenersatzverkehre uns zu dem zurückbringen, was wir vor der Bahnreform gehabt haben: Es begann mit der abendlichen und dann der Wochenendbetriebsruhe, und am Ende stand der dauerhafte Schienenersatzverkehr.

Der zweite Punkt, der aus Fahrgastsicht nicht akzeptabel ist, ist die Einbeziehung des Metro-rapid. Wir sind keine Metrorapid-Feinde, weil wir gegen die Technik des Transrapid wären oder irgendetwas gegen Herrn Clement oder Herrn Schwanhold hätten, sondern uns erscheint nach kritischer Prüfung des Konzepts Metrorapid, also der Anwendung der Transrapid-Technologie im Nahverkehr und des ganz konkreten Projekts Düsseldorf - Dortmund, die Zahl der Nachteile im Verhältnis zu den ganz wenigen Vorzügen schlicht und einfach zu groß. Das fängt damit an, dass in der Nahverkehrsanwendung die Transrapid-Technologie extrem betriebskostenintensiv und energieintensiv ist. Lesen Sie die Machbarkeitsstudie kritisch, werden Sie feststellen, dass der Energieverbrauch des Metrorapid um 60 % höher als der des ICE 3 ist und ein Mehrfaches des zum Vergleich herangezogenen ET 425 beträgt, je nachdem, ob Sie das auf einen Zugkilometer oder auf einen Platzkilometer umrechnen. Angesichts dessen kann bei der Anwendung im Nahverkehr nicht mehr von einer bahnbrechenden Technologie gesprochen werden. Außerdem sind die dafür in der bestehenden Infrastruktur zu erbringenden Opfer - beispielsweise sollen Gleistrassen zu Metrorapid-Trassen umgewidmet werden - schlicht und einfach nicht zumutbar. Das beginnt schon damit, dass im Düsseldorfer Hauptbahnhof ein wichtiges Bahngleis entfernt werden müsste, womit Engpässe geschaffen werden, die in der Machbarkeitsstudie relativ gezielt nicht behandelt wurden.

Ferner wird - das bringt eine ganze Reihe anderer Stellungnahmen ebenfalls zum Ausdruck - durch eine geschickte unklare Formulierung in § 11 Abs. 2 möglicherweise doch ein Einfallstor geöffnet, um eine indirekte Fahrzeugförderung des Metrorapid einzuführen. Im Gesetzestext ist von "pauschalierten Vorhaltekosten" die Rede. In der Begründung gibt es keine Erläuterung für "pauschaliert"; stattdessen wird von "differenzierend" gesprochen. Das ist für mich fast genau das Gegenteil. Anschließend folgt in der Begründung ein Satz, dem entweder der Sinn oder das Objekt fehlt - diesen Satz habe ich bis heute nicht ganz verstanden -:

"Die damit avisierte objektive Festlegung des objektiven Bedarfs erfordert hierbei auch, dass die durch die Ergebnisse der tarifpolitischen Einflussnahme der Zweckverbände auf die Erlössituation neutralisiert wird."

Dies sollte noch korrigiert werden, da eine Begründung im Zweifelsfall zur Auslegung eines Gesetzes herangezogen wird.

Zur Frage Agentur oder Management-Gesellschaft sind wir der Meinung, dass eine freiwillige Zusammenarbeit von unten sinnvoller wäre. Die jetzt vorgesehene Management-Gesellschaft wäre nicht nur der zehnte Aufgabenträger, sie wäre der erste von zehn Aufgabenträgern. Das sehen wir nicht als sinnvoll an.

Sehr interessant war, dass Herr Schwanhold in der letzten Sitzung des Verkehrsausschusses sagte, sein Ministerium sei schon dabei, den SPNV-Finanzierungsplan aufzustellen. Das heißt, die Regelungen, die jetzt im Gesetzentwurf vorgesehen sind, werden von der Verwaltung schon vorgezogen. Dass das aufgrund eines Vorschlags der Management-Gesellschaft geschehen sollte, wird ignoriert: Solange es sie nicht gibt, kann man den Plan selbst aufstellen.

Wir halten eigentlich den Zuschnitt der Kooperationsräume für zu klein; aber an dieses Thema traut sich zurzeit niemand heran. Wir haben zwei Beispiele gewählt: Wenn Sie von Rheda-Wiedenbrück nach Dortmund fahren, kommen Sie auf 72 Kilometern durch vier Koopera-

tionsräume. Hier fahren pro Stunde immerhin zwei durchgehende Züge und man fragt sich, warum es nicht einen Tarif gibt. Außerdem gibt es zwei Kooperationsräume ganz ohne eigene Verkehre; sie haben nur Verkehre mit Nachbarkooperationsräumen. Das kann doch nicht alles über eine zentrale Management-Gesellschaft geleistet werden, auch wenn die Verkehre zufällig mit Regionalexpresszügen abgewickelt werden. Sie brauchen keine Gesellschaft in Düsseldorf, die über einen Regionalexpress von Borken nach Essen entscheidet; das können VGM und VRR gemeinsam.

Wir brauchen die Zusammenarbeit mit dem Land - hier gebe ich Herrn Schwanhold Recht -, um gegenüber dem Anbieter Deutsche Bahn gestärkt aufzutreten und um mit benachbarten Bundesländern und vor allen Dingen mit Nachbarstaaten zu verhandeln. Es reicht nicht aus, wenn der Zweckverband Niederrhein mit der niederländischen Seite darüber verhandelt, endlich wieder einen Regionalverkehr zwischen Emmerich und Arnheim einzurichten. Hier muss das Land in die Bresche springen, allerdings als gleichberechtigter Partner und nicht als Primus inter pares.

Ein weiterer Punkt, der nicht behandelt wird, ist die Erfolgskontrolle der Aufgabenträgerschaft im allgemeinen ÖPNV, also der Kreise und kreisfreien Städte sowie gewisser kreisangehöriger Gemeinden. In einigen Fällen - das ist nicht flächendeckend so - haben wir die Erfahrung gemacht, dass Aufgabenträger einen ÖPNV-Plan "für eine Insel" aufgestellt hatten, in dem Verkehre mit Nachbaraufgabenträgern überhaupt nicht vorkamen oder vergessen wurden, woraufhin sie konsequenterweise abbestellt worden sind. Wir haben dafür zwei Beispiele benannt, zum einen die fehlenden Kooperationen im Ruhrgebiet und Abbestellungen der Verkehre von Velbert und von Herne und zum anderen den Kreis Kleve, der es geschafft hat, seine wenigen Verbindungen in den Kreis Wesel zu reduzieren bzw. auf andere Angebotsformen umzustellen. Hier sollte unseres Erachtens eine Rahmenplanung vereinbart werden, die wichtige kreisüberschreitende Busverbindungen absichert. Ob nun die Ebene des SPNV-Aufgabenträgers oder eine andere Planungsebene oder eine Kontrollebene, die die Nahverkehrspläne genehmigt, in die Bresche springt, kann noch im Einzelnen diskutiert werden.

Ein Fahrzeugpool wäre bei der Einführung des Wettbewerbs vor fünf Jahren sehr wichtig gewesen. Heute sind wir zumindest beim dieselbetriebenen Verkehr schon wesentlich weiter. Beim elektrischen Verkehr ist bundesweit, soweit ich informiert bin, nur eine einzige Ausschreibung erfolgt: die S-Bahn im Rhein-Neckar-Raum. Es wird sich zeigen, ob dies ausreicht, um Wettbewerb bei Fahrzeugen hinzubekommen. Andererseits hat es eine ganze Reihe von Angeboten gegeben; sonst wäre es auch nicht zu einer Klage eines Anbieters gekommen.

Besonders kritisch sehen wir die Lage bei der S-Bahn, bei der es einen Bedarf an Fahrzeugen gibt, die angesichts einer Bodenhöhe von 96 Zentimetern und fehlender Stufen bundesweit nicht anderweitig eingesetzt werden können. Wenn die Erfahrungen mit einer Ausschreibung einer S-Bahn zeigen, dass es wie bei der seinerzeitigen ersten Ausschreibung für die S 4 zu keinem Wettbewerb kommt, könnte man durchaus über einen Fahrzeugpool nachdenken. Allerdings können wir es nicht billigen, einen Fahrzeugpool zu installieren, um das weltweit kaum wieder einsetzbare Fahrzeug Metrorapid damit zu finanzieren; acht- bis neunmal so hohe Kosten sind unseres Erachtens nicht angemessen.

Wir hoffen, dass Sie nicht nur die Sicht der Verbände und Unternehmen, sondern auch die Kundensicht zur Grundlage Ihrer Entscheidung machen und dass bei den Regelungen, die

nicht verändert wurden, eine gezielte Erfolgskontrolle des Gesetzes durchgeführt wird, das fast ein Jahrzehnt gültig ist.

**Dr. Karl-Heinz Rochlitz (Mehr Bahnen! - Vereinigung für Wettbewerb im Schienenverkehr e. V.):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Wichtigstes Ziel der Regionalisierung ist es, einen kundennäheren SPNV zu realisieren. Vor allem über eine klare Zuordnung der Aufgabenträgerschaft mit größerer Nähe zum Fahrgast und über den Wettbewerb verschiedener Verkehrsunternehmen soll die Qualität des Verkehrs für den Kunden verbessert werden. Die staatlichen Mittel sollen effizienter eingesetzt und aufgrund der jeweiligen Einsparungen Mehrverkehre bestellt werden, sodass der Kunde sowohl über eine bessere Qualität als auch über ein verbessertes Angebot profitiert. Diese Ziele sind auch die Ziele unseres Verbandes "Mehr Bahnen!".

Auf diese Ziele geht der vorliegende Entwurf eines Regionalisierungsgesetzes viel zu wenig ein; es ist bereits von dem Vorredner der Firma Roland Berger kritisiert worden, dass das Gesetz hierzu viel mehr Aussagen treffen müsste. Vor allem die Verkehrsministerien vieler Bundesländer scheinen wenig Vertrauen in den Wettbewerb zu haben. Gegenwärtig wird deshalb versucht, in einem sehr fragwürdigen Schnellschuss die Vergabeverordnung zu ändern. Damit komme ich auf das Thema zu sprechen, das Sie, Frau Thomann-Stahl, vorhin angesprochen haben. Wir haben diesen Aspekt in unserer Ihnen vorliegenden schriftlichen Stellungnahme noch nicht berücksichtigen können. Aber wir halten ihn für so zentral, dass ich heute vor allem auf ihn eingehen werde.

Der Wettbewerb ist zunächst nur sehr allmählich in Gang gekommen. Wir befinden uns jetzt am Ende des Jahres 7 nach Eröffnung der Möglichkeit, Ausschreibungen durchzuführen, und doch sind nur sehr geringe Verkehrsanteile aufgrund von Ausschreibungen vergeben worden. In Nordrhein-Westfalen hat es immerhin seitens einiger Zweckverbände mehrere Ausschreibungen gegeben und die meisten Zweckverbände haben sich sehr gut auf einen viel umfangreicheren Wettbewerb vorbereitet. Die Zweckverbände in Nordrhein-Westfalen sind damit aus der Sicht von "Mehr Bahnen!" auf dem richtigen Weg. Das Allgemeine Eisenbahngesetz, das in § 15 nur davon spricht, dass ausgeschlossen werden kann, ist 1999 mit dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen als neue Lex specialis konkretisiert worden. Aufgrund des europäischen und des deutschen Rechtsrahmens besteht also eine Ausschreibungspflicht, die in den vergangenen Monaten in mehreren Urteilen von Vergabekammern und Oberlandesgerichten eindeutig bestätigt worden ist. Das sage ich ganz bewusst im Unterschied zu dem, was Herr Kiepe vorhin gesagt hat. Unserer Ansicht nach ist hier die Rechtstendenz klar.

Diese Rechts- bzw. Gesetzeslage missfällt der DB AG offenkundig. Statt sich jedoch endlich wie ihre Wettbewerber dem fairen Wettbewerb zu stellen, versucht die DB kurzerhand, die Gesetzeslage zu ändern. Der aktuelle Versuch, in einem Schnellschuss die Vergabeverordnung zu ändern, ist jedoch in zweierlei Hinsicht äußerst kritisch zu bewerten: Verkehrspolitisch wäre der von der DB angestrebte weitgehende Ausschluss von Wettbewerb für die nächsten Jahre ein schwerer Rückschlag für den Prozess der Bahnreform und der Regionalisierung des SPNV. In gewisser Weise macht man das Regionalisierungsgesetz damit zum Teil sogar überflüssig, jedenfalls die Teile, die ich in Übereinstimmung mit Vorrednern einfordere. Auch rechtsstaatlich ist das Verfahren äußerst fragwürdig, weil hier das Staatsunternehmen DB AG massiven Einfluss auf die staatliche Politik zulasten privater, mittelständisch und re-

gional organisierter Eisenbahnunternehmen nimmt. Es ist auch bemerkenswert, dass ein Vorstandsmitglied der DB AG den Verkehrsministern der Länder einen Briefentwurf mit der Bitte schickt, einen entsprechenden Brief dem Bundeswirtschaftsminister und dem Bundesverkehrsminister zu senden. Angesichts dessen fragt man sich, wer in diesem Land Politik macht.

Die Initiative zur Änderung der Vergabeverordnung geht nicht nur von der DB AG, sondern auch von den Bundesländern Baden-Württemberg, Bayern, Brandenburg und leider auch Nordrhein-Westfalen aus. Das Ziel, für Rechtsfrieden und Rechtssicherheit zu sorgen, wird jedoch nicht erreicht, obwohl genau dies als Ziel genannt wird. Die Änderung ist nicht nur aus juristischer Sicht fehlerhaft - ich verzichte darauf, Details darzustellen -, sondern auch politisch eine Farce. Die davon betroffenen Unternehmen sind, abgesehen von der DB, in keiner Weise ausreichend angehört worden. Haarsträubend ist auch die Aussage im Entwurf der Vergabeverordnung, dass eine massive Einschränkung des Wettbewerbs für die öffentlichen Haushalte kostenneutral sei. Durch die Verhinderung bzw. Einschränkung des Wettbewerbs können sich keine echten Marktpreise bilden. Der SPNV wird häufig seitens der Länder zu überhöhten Preisen bestellt. Insofern ist es nicht kostenneutral. Zudem sollte über eine so weitreichende Änderung nicht nur der Bundeswirtschaftsminister gemeinsam mit den Ländern - heute befasst sich das Kabinett mit diesem Thema - entscheiden; vielmehr ist angesichts der politischen Bedeutung auch der Bundestag zu beteiligen.

Wir wenden uns allerdings nicht gegen eine fundierte Klarstellung in der Vergabeverordnung, da wir für mehr Rechtssicherheit eintreten. Voraussetzung für eine solche Klarstellung sind aus unserer Sicht eine qualifizierte politische Diskussion mit ausreichender Anhörung aller Betroffenen sowie ein juristisch stimmiger, also korrekter Vorschlag, der mit dem deutschen und europäischen Rechtsrahmen in Einklang steht. Freihändige Vergaben in Verbindung mit Teilnahmewettbewerb darf es nur als Übergangslösung geben. Die Ex-ante-Transparenz in den Vergabeverfahren muss sichergestellt bleiben und die abzuschließenden Verkehrsverträge müssen auch bei freihändiger Vergabe eine feste Quotierung aufweisen. Der Begriff in der geänderten Vergabeverordnung, dass "ein wesentlicher Teil" der bestellten Leistungen auszu-schreiben ist, ist viel zu schwammig und führt zwangsläufig zu neuen rechtlichen Auseinandersetzungen.

"Mehr Bahnen!", aber auch Juristen der Wettbewerbsbahnen haben inzwischen ein Stufenmodell vorgelegt, das nach einer Interimsphase von zwei bis drei Jahren binnen zehn Jahren die Einführung öffentlicher Ausschreibungen für den gesamten SPNV vorsieht. Zwar geht der inzwischen überarbeitete Vorschlag für eine Änderung der Vergabeverordnung etwas mehr in diese Richtung als der ursprüngliche, quasi von der DB diktierte Vorschlag; aber es besteht nach wie vor erheblicher Nachbesserungsbedarf. "Mehr Bahnen!" fordert deshalb Nordrhein-Westfalen auf, in diesem Sinne für eine fundierte Klarstellung der Vergabeverordnung zu sorgen und dafür einen angemessenen Zeitrahmen vorzusehen. Nur vor diesem Hintergrund macht die geplante Novellierung des Landesregionalisierungsgesetzes Sinn.

In wenigen Stichworten noch zu unserer schriftlichen Stellungnahme: Die Einstellung der Fahrzeugförderung und den Einkauf zu Marktpreisen halten wir für sehr sinnvoll. Ein Problem ist allerdings der Übergangszeitraum, weil die DB bislang die Fahrzeugförderung erhalten hat und man das in den laufenden Ausschreibungen berücksichtigen muss. Zu der Kontroverse zwischen Land und Zweckverbänden macht "Mehr Bahnen!" auf den einfachen Grundsatz aufmerksam: so viel landesweite Koordination wie nötig, so viel regionale Verantwort-

tung, ausgeübt durch die Zweckverbände, wie möglich. Hier muss ein sinnvoller Kompromiss eingegangen werden, anstatt eine institutionalisierte Management-Gesellschaft zu verordnen. Man sollte sehen, wie sich die Zweckverbände organisieren. Aus Sicht der Unternehmen, die wir hier vertreten, kann ich sagen, dass wir bei den laufenden Ausschreibungen überhaupt kein Problem darin sehen, dass bis zu drei Zweckverbände beteiligt sind. Das ist alles sehr gut koordiniert.

Zur Frage, ob der Metrorapid sinnvoll ist oder nicht, wollen wir uns nicht äußern. Wenn er ein Nahverkehrsfahrzeug darstellt, muss man ihn entsprechend berücksichtigen. Ganz wichtig ist aber der schon mehrfach formulierte Grundsatz, dass das nicht zulasten des übrigen SPNV und ÖPNV im Lande gehen darf.

Wir begrüßen ganz ausdrücklich, dass man regionale Infrastrukturbetreiber fördern will. Es ist überhaupt nicht einzusehen, dass wir im Bereich der Infrastrukturbewirtschaftung des Landes über Wettbewerb überhaupt nicht diskutieren. Das ist eine nächste große Aufgabe, die man zwar wahrscheinlich nur langfristig angehen kann. Sie ist aber wichtig, da es keinen Sinn macht, dass die Hälfte der Regionalisierungsmittel postwendend an die DB Netz zurückfließt, die dies durch Koppelungsgeschäfte ausnutzt. Hier muss man darüber nachdenken, ob man nicht zu besseren Lösungen kommen kann. Als Einstieg bietet sich die Trassensicherung an.

Das Thema Qualität kommt hier auch zu kurz. Wenn man schon darüber diskutiert, im SPNV-Finanzierungsplan den Zweckverbänden bestimmte Quoten zuzuweisen, dann sollte man sich auch einmal Gedanken über Erfolgsparameter machen. Viel wichtiger ist es, die Qualität der Schienenunternehmen in verschiedenen Bereichen zu bewerten. In Nordrhein-Westfalen gibt es einen sehr positiven Ansatz mit der Schlichtungsstelle Nahverkehr, der zu erweitern wäre. Vorbildlich ist in dieser Hinsicht die britische Bahnpolitik mit dem Rail Passenger Council. Es wäre sicherlich auch bei Ausschreibungen ein wichtiges Kriterium, wenn man wüsste, wie die einzelnen Bahnunternehmen zu bewerten sind. Entsprechende Ansätze gibt es bei den Zweckverbänden, z. B. beim VRR.

**Vorsitzender Manfred Hemmer:** Die Abgeordneten haben nun Gelegenheit, zur zweiten Sachverständigenrunde Fragen zu stellen.

**Marianne Thomann-Stahl (FDP):** Ich hatte vorhin schon einmal nach den Auswirkungen der geplanten Verordnung gefragt. Ich habe gelernt, dass sie vermutlich keine Auswirkungen hat und, wenn sie nicht mit europäischem Recht übereinstimmt, angepasst werden muss. Herr Zemlin hat sogar gesagt, sie schaffe Freiräume. Herr Dr. Rochlitz kam gerade zu einer entgegengesetzten Bewertung. Deswegen möchte ich wissen, was Herr Dr. Reinhold und Herr Beer aus wettbewerbsrechtlicher Sicht und im Hinblick auf den Vollzug dieses Gesetzes im Lande Nordrhein-Westfalen meinen.

**Gerhard Wirth (SPD):** Herr Beer, Sie haben vorgeschlagen, dass man für die Finanzierung der Betriebsleistung des Metrorapid eine Obergrenze in das Gesetz einziehen sollte. Im Gesetz wird davon ausgegangen, dass der Metrorapid wie alle anderen SPNV-Leistungen durch den Aufgabenträger gestellt und nicht vom Land bezahlt wird. Warum und wie wollen Sie

dann im Gesetz eine Obergrenze für den Metrorapid einziehen, nicht aber für den sonstigen schienengebundenen Verkehr?

**Peter Eichenseher (GRÜNE):** Der jetzt vorliegende Gesetzentwurf sagt zum Wettbewerb tatsächlich relativ wenig aus. Wenn man weiß, dass das Ziel Konsens ist, ist das okay. Durch die in den letzten Tagen vorgeschlagene Änderung der Vergabeverordnung besteht nun die Gefahr, dass man das Erpressungspotenzial der Deutschen Bahn AG erhöht, indem man die Möglichkeit eröffnet, freihändig zu vergeben. Meine Frage an Herrn Rochlitz: Sollte Ihrer Meinung nach eine Zielvorgabe in das Gesetz aufgenommen werden, ab welchem Jahr und in welchem Umfang der Wettbewerb flächendeckend einzuführen ist? Die Schwierigkeit ist ja objektiv gesehen, dass man nicht alles auf einmal ausschreiben kann.

Eine zweite Frage an Herrn Ebbers: In § 11 Abs. 2 heißt es "pauschalierte Trassenentgelte", während in der Begründung etwas unverständlich von "differenzierten Trassenentgelten" die Rede ist. Habe ich Sie richtig verstanden, dass Sie darin das Einfallstor für zusätzliche Regionalisierungsmittel sehen, die dann dem Metrorapid zugeschlagen werden können?

**Dr. Karl-Heinz Rochlitz:** Herr Eichenseher, das Gesetz sollte auf jeden Fall etwas darüber aussagen, wann wie viel Wettbewerb stattfinden wird. Grundsätzlich gibt es eine allgemeine Ausschreibungspflicht. Ihr kann man erst einmal über einen allgemeinen Teilnahmewettbewerb begegnen. Sicherlich ist es auch sinnvoll, eine Interimsphase vorzusehen. Wenn es nun in der Änderung der Vergabeverordnung des Bundes heißt, dass für drei Jahre eine freihändige Vergabe möglich sei, dann ist das noch in Ordnung. Aber während dieser drei Jahre ist für alle Verkehre, die man noch nicht ausgeschrieben hat bzw. die gerade ausgeschrieben werden, eine freihändige Vergabe unter der Voraussetzung sinnvoll, dass diese Verkehre nach bestimmten Zeiträumen ausgeschrieben werden.

Wir denken hier an eine feste Quotierung: Nach der Hälfte der Zeit müssen 50 % in die Ausschreibung gehen, nach drei Viertel der Zeit 75 %. Genau zu dieser Frage ist ein Stufenplan ausgearbeitet worden, um einen sinnvollen Kompromiss zwischen der gesetzlichen Vorgabe, dass man ausschreiben muss, und der Tatsache zu finden, dass man natürlich nicht sofort alles ausschreiben kann, zumal auch das GWB vorschreibt, dass mittelständische Unternehmen zu fördern sind bzw. echte Marktpreise entstehen müssen. Insoweit kann man nur in einem gewissen Zeitraum ausschreiben, der aber konkretisiert und für alle beteiligten Schienenunternehmen transparent werden muss. Diese Vorstellung haben die Zweckverbände des VRR bzw. VRS; dort gibt es entsprechende Stufenpläne, die man noch weiter ausarbeiten muss. Aber dort ist der richtige Weg im Grunde genommen schon angedacht und in Teilen sogar bereits umgesetzt.

Es darf jedenfalls nicht so laufen, wie es die Vergabeverordnung vorsieht, in der es in Art. 1 heißt, dass ein wesentlicher Teil der durch den Vertrag nach freihändiger Vergabe bestellten Leistung ausgeschrieben werden soll, wohingegen in der Begründung von "dem wesentlichen Teil" die Rede ist. Hier sehe ich schon Rechtsstreitigkeiten über die Frage auf uns zukommen, was "wesentlich" bedeutet. Eigentlich ist "der wesentliche Teil" mehr als 50 %, während "ein wesentlicher Teil" durchaus weniger als die Hälfte sein kann. Hier sollte das Land Nordrhein-Westfalen versuchen, den Wettbewerb so weiterzuführen, wie seine Zweckverbände ihn an-

gedacht haben. Ich habe ein bisschen den Verdacht, dass das Land Kompetenzen an sich ziehen will, um das alte Spiel mit den Pauschalverträgen mit der DB weiterzuführen und nur das auszuschreiben, was die DB ohnehin nicht mehr will. Es ist auch schlecht, dass hier womöglich Erpressungspotenzial des Landes gegenüber der DB AG im Zusammenhang mit dem Metrorapid gebraucht wird. Das kann es auch nicht sein, weil der Metrorapid kommen wird, wenn er sinnvoll ist. Wenn er nicht sinnvoll ist, brauchen wir auch kein Erpressungspotenzial. Vor diesem Hintergrund müssen die Zweckverbände den Weg, den sie zum Teil schon beschreiten, weitergehen können. Man brauchte keine näheren Aussagen im Gesetz dazu, wenn Einigkeit bestünde; aber diese Einigkeit sehe ich derzeit noch nicht.

**Lothar Ebberts:** Herr Eichenseher, wir sehen in § 11 Abs. 2 zwei kritische Punkte. Der erste betrifft die Formulierung "der pauschalierten Vorhaltekosten der SPNV-Fahrzeuge"; hier ist nicht gesagt, wonach pauschaliert ist. In der Begründung heißt es, dass die Festlegung dieser uneinheitlichen Zugkilometersätze "den Folgen des differenzierenden Trassen- und Stationsentgeltsystems ... Rechnung zu tragen" habe; "Gleiches gilt für die Förderung der Fahrzeugvorhaltekosten entsprechend". Hier müsste mindestens die Formulierung aufgenommen werden, nach welchen Kriterien die Pauschalierung zu erfolgen habe, beispielsweise nach Sitz- und Stehplätzen.

Was den zweiten kritischen Punkt angeht, haben Sie mich gerade auf etwas Neues gebracht. Sie wissen, dass nach dem Projektrahmenvertrag des Landes DB Netz am Ende die Metrorapid-Trasse übereignet bekommen soll. Da muss dann natürlich auch für den Metrorapid ein Trassenentgelt festgelegt werden. Zu seiner Höhe sagt § 11 eindeutig, dass der SPNV-Finanzierungsplan "unter Berücksichtigung der jeweils geltenden Trassen- und Stationspreise" aufgestellt wird. Wie relativ willkürlich Trassenpreise festgelegt werden, sieht man an der Neubaustrecke Köln – Frankfurt: Sie sind auf einmal zweieinhalbmal so hoch wie bei bisherigen Neubaustrecken. Für deren Festlegung gibt es also noch überhaupt keine Maßstäbe.

Solange die beiden von mir angesprochenen Punkte nicht eindeutig geregelt sind, kann man nicht davon ausgehen, dass der Metrorapid genauso wie der übrige Schienenpersonenverkehr behandelt werden soll. Nach meinem Eindruck ist hier der Willkür Tür und Tor geöffnet.

**Theo Beer:** Zunächst zu Ihrer Frage nach der Änderung der Vergabeverordnung, Frau Thomann-Stahl: Die Kammern haben dazu eine ganz klare Position, die bereits von unserer Spitzenorganisation, der DIHK, zum Ausdruck gebracht worden ist. Wir sehen überhaupt keine Veranlassung, diese Änderung vorzunehmen. Das, was Herr Dr. Rochlitz eben angesprochen hat, ist auch die Linie der Kammern. Wir sollten um Gottes willen nicht das einschränken, was an Wettbewerb im SPNV inzwischen möglich ist. Über Details der Umsetzung wird man sich vor Ort im Einzelfall Gedanken machen müssen. Ich kenne auch noch nicht den Wortlaut des Verordnungsentwurfs; ich weiß nur das, was öffentlich gemacht worden ist. Die dahinter stehende Zielrichtung tragen wir vonseiten der Kammern nicht mit. Wir halten Wettbewerb für ein vernünftiges Mittel, um die begrenzt verfügbaren Regionalisierungsmittel effizient einzusetzen. Ausschreibungsverfahren sollten im Ergebnis dazu führen, dass keine Monopolrenditen abkassiert werden können.

Herr Wirth, zu Ihrer Überlegung, eine Metrorapid-Klausel in § 11 einzubauen: Wir wissen im Augenblick noch gar nicht, was der Metrorapid tatsächlich kosten wird. Es gibt einen Landtagsbeschluss, in dem 7,50 € als Bestellerentgelt pro Kilometer fixiert sind. Das liegt auf der Ebene des üblichen SPNV-Entgelts. Sollte dem in Zukunft so sein, d'accord! Allerdings kann das niemand von Ihnen heute garantieren. Deshalb haben wir auch die Befürchtung, dass die Zusage der Landesregierung, die übrigen Regionen würden nach Einführung des Metrorapid nicht benachteiligt, nicht einzuhalten sein wird. Die Regionalisierungsmittel sind begrenzt, aus denen dann auch der Betrieb des Metrorapid finanziert werden müsste. Sollte sich später herausstellen, dass ein Zugkilometer 9 oder 10 € statt 7,50 € kosten wird, dann müsste das Geld an einer anderen Stelle fehlen, wenn man es aus dem Topf der Regionalisierungsmittel nach § 11 nimmt.

Um aus heutiger Sicht diesen Befürchtungen Rechnung zu tragen, müsste man im Gesetz festschreiben, dass der Metrorapid nicht mehr kosten wird, als der übrige SPNV kostet; damit wäre man zumindest auf der sicheren Seite. Sollte sich in einigen Jahren zeigen, dass dieser Satz nicht haltbar ist, dann wird man sich über eine Nachbesserung in diesem Gesetz oder über ein eigenes Metrorapid-Gesetz unterhalten müssen. Bei der jetzigen Novellierung wäre aber von vornherein gesichert, dass nicht der Grundstein dafür gelegt wird, dass im Münsterland, in Ostwestfalen, im Siegerland oder auch im Bergischen Land weniger ÖPNV bezahlt werden kann, weil zu viel von den Bestellerentgelten vom Metrorapid abgesogen wird. Daher sollte man keinen konkreten Entgeltsatz hineinschreiben, sondern lediglich fixieren, dass sich das Bestellerentgelt für den Metrorapid am übrigen SPNV, beispielsweise dem Regionalexpress, zu orientieren habe.

**Dr.-Ing. Tom Reinhold:** Grundsätzlich sollte man versuchen, den gesamten bezuschussten Verkehr auszuschreiben. Natürlich kann und sollte man in Übergangsphasen Verträge verlängern. Das Land Nordrhein-Westfalen ist groß genug, um Ausschreibungen intelligent staffeln zu können. Diesen Vorteil sollte das Land auch nutzen. Ich hielte es daher für begrüßenswert, wenn man beispielsweise über die nächsten zehn Jahre eine klare Perspektive aufzeigte, die deutlich macht, dass in diesen zehn Jahren der gesamte SPNV einmal ausgeschrieben worden sein wird. So könnten diese Ausschreibungen etwa in Losen erfolgen, die alle zwei Jahre ausgeschrieben werden und eine gewisse Vertragslaufzeit haben. Das hieße dann aber, dass für das letzte Los noch für einen Zeitraum von acht Jahren keine Ausschreibung erfolgt, auch wenn eine angemessene Vertragsverlängerung anstehen sollte. Dies brauchen wir, damit die Unternehmen Planungssicherheit bekommen. Auch die Deutsche Bahn muss wissen, wie lange sie gewisse Verkehre auf jeden Fall sicher durchführen kann. Außerdem braucht auch sie eine Perspektive, wie eine Ausschreibung zu einem gewissen Zeitpunkt aussehen wird, damit sie das jetzt schon planen kann, beispielsweise bei der Beschaffung von Fahrzeugen. Es geht darum, mit welchen Fahrzeugen man sich bei einer Ausschreibung in acht Jahren bewerben möchte. Infolgedessen plädiere ich dringend dafür, dass das Land seine Chance nutzt und dies auch in das Regionalisierungsgesetz integriert.

**Gerhard Wirth (SPD):** Herr Beer, sind Sie mit mir der Auffassung, dass das Szenario, das Sie gemalt haben, frühestens 2006 stattfinden wird, weswegen solche Dinge sinnvollerweise jetzt noch gar nicht in das Gesetz hineinzuschreiben sind?

**Theo Beer:** Herr Wirth, der Vorschlag ist ein Ausfluss aus der wegen der offenen Formulierung im jetzigen Gesetzentwurf landesweit vorhandenen Befürchtung, der "Kasus knacktus" könne plötzlich im Jahre 2006 gegeben sein. Auf der Basis der jetzt vorliegenden Gesetzesformulierung muss man die Befürchtung haben, dass es dann in anderen Regionen ans Eingemachte geht. Um dieser Befürchtung vorzubeugen, schlagen die Kammern aus heutiger Sicht eine Formulierung vor. Ich stimme Ihnen zu, dass wir frühestens im Jahre 2006 konkret wissen, was an Geld für den Metrorapid auf den Tisch zu legen sein wird. Da wir dies jetzt noch nicht genau wissen, müssen wir im Gesetz eine Formulierung finden, die nicht dazu führt, dass in drei, vier oder fünf Jahren zulasten anderer Regionen ein Fass aufgemacht wird. Mit diesem Vorschlag möchten wir Ihnen eine Brücke bauen, um aus dem Dilemma herauszukommen, heute nicht zu wissen, was der Metrorapid tatsächlich kosten wird. Wenn sich zeigen sollte, dass er in das übliche Finanzierungsraster hineinpasst, dann ist es ja gut. Sollte sich aber zeigen, dass es teurer wird, dann werden Sie gefordert sein, sich über die Finanzierung des Metrorapid-Betriebs Gedanken zu machen. In diesem Falle werden Sie nämlich nicht auf den Regionalisierungstopf zurückgreifen können, wenn Sie Ihre Aussage weiterhin aufrechterhalten wollen, dass der Metrorapid nicht zulasten der Regionen gehen werde.

**Vorsitzender Manfred Hemmer:** Ich rufe Block 3 auf.

**Jürgen Eichel (Verkehrsclub Deutschland):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vielen Dank für die Einladung. Ich habe mich inzwischen aus dem Podium in die erste Reihe vorgearbeitet; das ist auch der Ort, an dem wir notorischen Nutzer des öffentlichen Verkehrs uns am allerliebsten befinden. Ich habe, um das gleich aufzugreifen, auch nicht den Eindruck, dass man da mit überbordenden Standards geradezu überfrachtet wird. Um auf Herrn Wächter zurückzukommen: Ich würde das als jemand, der auch im Verkehrsausschuss in Bochum sitzt, ein bisschen an die Politik zurückgeben. Man kennt das: Man macht Vorschläge für verbesserte Anschlüsse, zur Taktichte und für all die tollen Dinge, wie man als Nutzer mit dem öffentlichen Verkehr hin- und wehkommt, und mäßige Begeisterung bricht aus in der Politik. Aber wenn es darum geht, wie die städtische U-Bahn-Haltestelle auszustatten ist, dann kann es gar nicht edel genug sein. Das ist für Paderborn nicht relevant, aber da gibt es sicherlich noch Dinge, über die man an der einen oder anderen Stelle im Land, wenn man sich das ansieht, durchaus noch einmal diskutieren könnte.

Ich möchte aus unserer Ihnen auch schriftlich vorliegenden Stellungnahme einige Punkte hervorheben. - Ganz kurz: Um der Genauigkeit Genüge zu tun, müssten Sie auf der ersten Seite der Teilnehmerliste unten den Namen "Peter Tenges" in „Peter Temps“ korrigieren. Aber das nur am Rande.

Wir finden, wie auch schon gesagt, viele Aspekte in dem Gesetzentwurf durchaus positiv. Was Sie allerdings nicht überraschen wird: Einige der zentralen Punkte, insbesondere auch das Thema "Metrorapid", halten wir für nicht zielführend. Ich will Ihnen das an einem praktischen Beispiel aus dem wirklichen Leben verdeutlichen:

Heute Morgen gab es aufgrund einer Oberleitungsstörung in Essen Stehle keinen S-Bahnverkehr auf der S 1 zwischen Essen und Dortmund. Was passiert? In Bochum fährt nach kurzer Zeit die S-Bahn auf einem anderen Gleis ein, nämlich auf dem Ferngleis. Der

Betrieb kann aufrechterhalten werden; es wird eben eine andere Strecke gefahren, und man kommt doch noch nach Dortmund. In Essen geht das - genau umgekehrt - ebenso. Das ist deshalb möglich, weil wir uns in Bochum den Luxus leisten, zwei Richtungsgleise vorzuhalten, wozu man natürlich sagen könnte: Solch ein Luxus! Braucht man das?

Wenn Sie sich die Metrorapid-Planung der Machbarkeitsstudie anschauen, dann stellen Sie fest, dass genau diese Gleise in Bochum demnächst entfallen sollen, sodass netto ein Gleis weniger vorhanden wäre. Das heißt, wenn ich auf den Metrorapid angewiesen gewesen wäre, wäre ich wahrscheinlich noch später gekommen. Oder wie sagt die Machbarkeitsstudie so schön: Wenn da ein Problem besteht, dann kann man auf den Schienenverkehr ausweichen. Herzlichen Glückwunsch! Das wollen wir nicht. Wir könnten das an vielen weiteren Beispielen deutlich machen, angefangen von der Veränderung des Modal Split um sagenhafte 0,1 % gegenüber dem Konzept "Bessere Bahn" bis hin zu den ebenfalls in diesem Saal, glaube ich, weithin bekannten Manipulationen der Machbarkeitsstudie, die Sie alle u. a. im Internet, inzwischen schon vieltausendfach genutzt, unter [www.vcd-bochum.de/Metrorapid](http://www.vcd-bochum.de/Metrorapid) durchaus noch einmal nachlesen können.

Konsequenz aus all diesem und aus vielem Weiteren, nachdem wir - insbesondere Herr Ebers und ich - uns nicht nur die Machbarkeitsstudie, sondern auch die 18 Ordner im Ministerium inzwischen zu Gemüte geführt haben: Ein solches Projekt hat im ÖPNV-Gesetz NRW nichts zu suchen.

Es wurde an verschiedenen Stellen und auch hier gerade die in dieser Allgemeinheit absolut zu unterstützende Forderung gestellt, dass das Projekt "Metrorapid" nicht zulasten des öffentlichen Verkehrs gehen dürfe. Meine Damen und Herren, die Wahrheit ist: Der Metrorapid tut das bereits jetzt. Denn wir haben bereits jetzt einen Investitionsstopp für neue Projekte des öffentlichen Verkehrs im ganzen Land - nicht nur, aber eben auch wegen des Metrorapid, auch weil die Steigerung im Regionalisierungsgesetz vonseiten des Bundes nicht so ausfiel, wie man sich das ursprünglich erhofft hatte, aber eben auch, weil schon im Jahr 2002 37 Millionen € in dieses Projekt geflossen sind.

Da fällt einem, wenn man durch die Lande fährt, alles Mögliche ein, wofür man das Geld dringend ausgeben müsste. Ich nenne das Beispiel Dortmund - Hamm, ich nenne das Beispiel Dortmund - Münster. Wir finden, dass alle Bahnhöfe im Land bitte schön so auszusehen haben wie auf der Köln-Mindener Eisenbahn, sodass dort noch sehr viel Bedarf vorhanden ist.

Zweiter Punkt: Grundlage sollte, wie auch schon gesagt, mindestens das bedarfsgerechte Angebot 2002 sein.

Dritter Punkt: Schienenersatzverkehr aus diesem Topf zu finanzieren halten wir nicht für zielführend. Wer Busverkehr finanzieren möchte, der kann das tun, da gibt es genügend Möglichkeiten. Dafür sollte hier kein Einfallstor geschaffen werden, sondern wenn man umschichtet, dann im Sinne von Verbesserung an anderer Stelle.

Organisation: Wir halten die Agentur für eine Möglichkeit. Ich will mich da nicht auf die letztendliche Variante festlegen. Entscheidend scheinen uns der kontinuierliche dynamisierte Mittelzufluss und die Abstimmung in dem Sinne, dass das höherwertige Produkt gewissermaßen bestimmend ist. Um es etwas prosaisch zu sagen: Es kann nicht sein, dass der Stadtbus in

Neu-Beckum die Abfahrtszeiten des RE 1 bestimmt. Ich habe die gewisse Hoffnung, dass das in der Zusammenarbeit auf dieser institutionalisierten Ebene der Zweckverbände mit dem Land denkbar und möglich sein wird.

Tarif: Grundsätzlich positiv, Vereinheitlichung oder in Richtung eines einheitlichen Tarifs. Allerdings erinnere ich mich, dass wir vor einigen Jahren, wahrscheinlich auch mit einigen der Anwesenden - ich weiß nicht, ob es beim VRR war -, zusammensaßen und dass dort das Projekt "Landestarif" schon vorgestellt wurde. Es war durchaus interessant. Es ist daran gescheitert, dass niemand aufgestanden ist und gesagt hat: Wir möchten die entstehenden Durchtarifierungsverluste übernehmen. Wenn man dies täte, dann wäre da sicherlich noch weitaus mehr möglich. Eine Harmonisierung, dass alle die gleichen Preisstufen - und der VRR gleich ein paar mehr - einführen müssten, halten wir nicht für notwendig.

Letzter Punkt: Wir meinen, dass die Beteiligung der Fahrgäste und ihrer Organisationen aus der bisherigen Bestimmung "Dritte können beteiligt werden" durchaus etwas ambitionierter gefasst werden dürfte, wie etwa: "... sollen beteiligt werden". Man könnte sie auch aufzählen.

**Hans-Joachim Wöbbeking (Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter e. V.):** Wir bedanken uns ausdrücklich für die Einladung, da es durchaus auch in der heutigen Zeit nicht selbstverständlich ist, dass Behinderte - jetzt besonders behinderte Reisende - zu den Problemen angehört werden. Rühmliche Ausnahme ist lediglich die Bahn AG, die in Nordrhein-Westfalen für den Schnellverkehr im Bereich des Landes einen Kundenbeirat installiert hat und ausdrücklich zwei mobilitätsbehinderte Reisende regelmäßig zu Zusammenkünften einlädt. Dafür sind wir sehr dankbar, würden uns aber gern noch weiter beteiligen.

Die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter begrüßt die geplante Änderung des vorliegenden Gesetzes. Wir vermissen jedoch die Berücksichtigung der Bedürfnisse und Belange von Menschen mit Mobilitätsbehinderungen. Weder die Bedürfnisse der Rollstuhlfahrer werden erwähnt, noch die der Sinnesbehinderten. In einem Punkt werden lediglich die Bedürfnisse der Fahrradfahrer als verbesserungswürdig in den Änderungsentwurf eingebracht. Außer an einer Stelle, an der es darum geht, dass die Abgaben nach dem Schwerbehindertengesetz zur Finanzierung herangezogen werden sollten, finde ich keinen Hinweis auf Behinderte in diesem Gesetzentwurf. Aus diesem Grunde sind wir, wie gesagt, sehr dankbar, eingeladen worden zu sein.

Im Hinblick auf das zu erwartende Gleichstellungsgesetz NRW müssen in dem zu beratenden Gesetzentwurf die Grundsätze der Barrierefreiheit analog angewendet werden. Deshalb lassen Sie mich kurz erläutern, was wir unter Barrierefreiheit verstehen:

Barrierefreiheit im Sinne dieses Gesetzes meint die gleichberechtigte Möglichkeit der Teilnahme, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für alle Menschen ohne Benachteiligung, ohne generelle Zugangsbeschränkung für einzelne Personengruppen und unabhängig von einer Behinderung.

Wir möchten also keine Sonderlösungen für Behinderte erreichen, sondern wir möchten die allgemeine Nutzung auch von temporär behinderten Menschen, die sich vielleicht gerade ein Bein gebrochen haben, oder von Müttern mit Kinderwagen oder von Menschen, die schwere

Lasten zu tragen haben, gleichermaßen erreichen. Wenn ich heute Morgen um 4 Uhr mit dem ersten Bus von Bergkamen nach Düsseldorf losgefahren wäre, wäre ich jetzt immer noch nicht hier, weil ich die Verkehrsmittel einfach nicht nutzen kann. Ich kann weder von meinem Wohnort bis zum nächsten großen Bahnhof fahren, noch ist es mir möglich, von Düsseldorf-Hauptbahnhof barrierefrei zum Landtag zu kommen. Das sind Dinge, die in der heutigen Zeit eigentlich nicht mehr sein dürften.

Selbst die Fahrgastverbände, wie "Pro Bahn", VCD und andere, haben sich nicht unbedingt die Barrierefreiheit auf die Fahnen geschrieben, und deshalb kämpfen wir doch relativ allein auf weiter Flur. Daher bitten wir darum, auch in die Entwicklung von Anlagen einbezogen zu werden, und aus diesem Grund halten wir dieses Gesetz für so wichtig.

Die Regionalisierung, so anstrebenswert sie ist, so sehr sie von uns begrüßt wird, greift für Behinderte nicht. Wir möchten gern nicht unbedingt auf den Behindertenfahrdienst angewiesen sein. Wenn wir von Bergkamen aus in Dortmund zwei Schrauben kaufen möchten, dann kostet uns das 200 DM, weil wir einen Fahrdienst mit zwei Betreuern haben müssen. Das Gleiche könnten wir erreichen, wenn wir vor der Haustür einen Niederflerbus, der dorthin fährt, oder eine Bahn, die von Kamen nach Dortmund fährt, benutzen könnten. Von Kamen nach Dortmund kann ich fahren, aber von Dortmund nach Kamen kann ich, z. B. wenn ich ein Spiel von Borussia Dortmund sehen will, nicht fahren. Dann muss ich übernachten, weil ich dann nicht mehr von dem einen Gleis auf das andere kommen muss. Diese Dinge sollten in diesem Gesetz berücksichtigt werden, denn es heißt ja "Regionalisierungsgesetz".

Folgende Bereiche sind, wenn es um Barrierefreiheit geht, durchaus zu berücksichtigen: alle baulichen Anlagen, die Verkehrsinfrastruktur, Beförderungsmittel und auch die öffentlich zugänglichen Terminals und Automaten. Versuchen Sie einmal als Rollstuhlfahrer einen Fahrschein an einem Automaten zu kaufen! Wenn dann noch der Lichteinfall ungünstig ist, kann man noch nicht einmal das Display ablesen. Es gibt aber auch mutige Insellösungen. Bei der Bahn AG bekommt man immer wieder die Auskunft, die Automaten seien derart konstruiert, dass sie nicht veränderbar seien. Im Hauptbahnhof Bremen hat man einfach den Sockel weggenommen und hat den Kasten etwas tiefer gesetzt und das funktioniert auch. Es geht also, es ist einfach nur ein bisschen Fantasie erforderlich. Auch das sollte in das Gesetz einfließen, dass man flexibel reagiert.

Die Festlegung der generellen Barrierefreiheit in dem geplanten Gesetz wird den Planern für künftige Einrichtungen und Verkehrsmittel die Möglichkeit eröffnen, bereits im Vorfeld die Belange von Menschen mit Behinderungen zu berücksichtigen und somit erhebliche Kosteneinsparungen zu erzielen, da durch klare Richtlinien Nachbesserungen vermieden werden können.

Einige Millionen Euro werden den Verkehrsunternehmen für entgangene Fahrgelder wegen der Freifahrten von Menschen mit Behinderungen vergütet. Wir vermissen jedoch ein kundenorientiertes Verhalten der Unternehmen im Sinne der Fahrgäste und Kunden mit einer Behinderung; denn auch wir sind durchaus Kunden, die mit dem nötigen Respekt behandelt werden sollten.

Die Landesregierung hat in vielen Veröffentlichungen die Notwendigkeit der allgemeinen Barrierefreiheit und das Erfordernis der Chancengleichheit von Menschen mit Behinderungen

hervorgehoben, angefangen von der Regierungserklärung des Ministerpräsidenten bis hin zu einer vom Sozialministerium einberufenen Arbeitsgruppe, die sich mit der Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen befasst und die sämtliche Gesetze nach Diskriminierungen durchforstet hat.

Ich habe zu den einzelnen Punkten, die für uns in dem Gesetzesvorschlag relevant waren, die Änderungsvorschläge schriftlich eingereicht. Ich glaube, ich brauche sie nicht im Einzelnen hervorheben.

Ich möchte aber noch einmal auf den für uns besonders interessanten § 2 Abs. 9 kommen, in dem gesagt wird:

"Den Belangen von Frauen und Kindern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise Rechnung zu tragen."

Jetzt ist jemandem eingefallen, dass nicht nur Frauen, sondern auch Männer Kinder betreuen. Deshalb sagt man "Personen, die Kinder zu betreuen haben". Dann ist noch jemandem eingefallen, dass man auch für Fahrradfahrer sorgen muss. Nur für Menschen mit Behinderungen wird nicht gesorgt. So erfahre ich es auch. Wenn ich mit dem NRW-Express von Dortmund nach Düsseldorf fahre, muss ich aufpassen, dass ich nicht in jedem Ohr einen Fahrradlenker habe; weil die Rollstuhlfahrer, die Hunde, die Kinderwagen und die Fahrräder in einem kleinen Abteil transportiert werden. Hier sind durchaus Nachbesserungen erforderlich, die auch in den Gesetzen entsprechend Niederschlag finden müssen.

Abschließend möchte ich sagen, dass die Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Behinderter, ihre Mitgliedsverbände und auch der Landesbehindertenrat allen beteiligten Behörden, Organisationen und Zweckverbänden ihre Mitarbeit und Beratung bei der Formulierung von Änderungen zu diesem Gesetz, aber auch generell darüber hinaus, wenn es um Barrierefreiheit geht, anbieten; denn wir sprechen durchaus in eigener Sache und sind in der Lage, unseren Sachverstand einzubringen.

**Gerd Schröder (Deutscher Beamtenbund, Landesbund Nordrhein-Westfalen):** Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Ich habe hier die Stellungnahme für den DBB abzugeben. Diese ist in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedsgewerkschaften, u. a. auch den beiden Bahn-Gewerkschaften, erarbeitet worden. Insofern darf es Sie nicht verwundern, wenn doch etwas mehr Bahnfärbung hineinkommt, als man es vielleicht vom DBB erwartet. Ich freue mich, dass die Kollegin vom DGB mit ihrer Stellungnahme bewiesen hat, dass sich die beiden großen Dachorganisationen überhaupt nicht weit voneinander entfernt befinden.

Wir begrüßen grundsätzlich die Festschreibung der bestehenden Gesetzeslage, die durch den vorliegenden Entwurf eine Fortschreibung erhält. Hauptziel der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes sollte es sein, mehr Verkehr auf die Schiene und in den anderen ÖPNV zu bringen. Damit werden vor allem im Bereich des Fahrpersonals zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen. Hierzu ist es erforderlich, bei der Novellierung die Grundlagen für eine Verbesserung der Angebote zu schaffen, wie z. B. ein landesweites Schnellverkehrsnetz. Außerdem ist der konsequente Abbau von Zugangshemmnissen zu forcieren, indem beispielsweise ein landesweiter

Tarif geschaffen und der Integrale Taktfahrplan als merkbarer Fahrplan weiterentwickelt wird.

Wir stellen damit fest, dass wir durch den Entwurf des Gesetzes dem Ziel einer von uns schon seit langem geforderten Vereinheitlichung von Qualitätsstandards sowie einem einheitlichen Tarifgefüge mit gleichen Beförderungsbedingungen näher kommen würden. Allerdings sind wir der Auffassung, dass dies nicht ausreichend ist. Der DBB fordert die Aufstellung von allgemein gültigen Standards bei Ausschreibungen, wie Ausbildung, Notfall- und Konfliktmanagement, Tariftreue und Nachweis der Einhaltung gesetzlicher Vorgaben.

Wir fordern das deswegen, weil wir aus der Vergangenheit gelernt haben, dass schnell nur nach dem Preis vergeben wird und dass diese Dinge vollkommen außer Acht gelassen werden. Wenn wir - ich sage einmal "wir Bahnen" - dann hinterhergehen und unsere Kapazitäten in Sachen Ausbildung, sprich Lehrwerkstätten oder auch Werkstätten im Bereich der Instandhaltung, schließen müssen, dann ist das Geschrei groß. Dann fällt man plötzlich über uns her und sagt: Ihr habt doch eine allgemeine Aufgabe, und dieser müsst ihr gerecht werden.

Insofern sollte man es immer von zwei Seiten betrachten, wenn man von Vergabe und von Wettbewerb redet. Gegen Wettbewerb hat niemand etwas, aber man sollte in diesen Wettbewerb auch solche Kriterien hineinbringen dürfen und müssen, die sicherstellen, dass Aufgaben, die der Allgemeinheit zugute kommen und die jetzt von diesen großen Firmen geleistet werden, auch dann noch wahrgenommen werden.

Wenn gesagt wird, wir müssten den kleinen und mittelständischen Firmen eine Chance geben, dann schaue ich immer auf eine große französische Firma namens Vivendi, deren Tochter hier große Teile des Verkehrs fährt und noch größere Teile fahren will. Wenn das ein mittelständisches Unternehmen ist, dann weiß ich nicht, wo dieser Anspruch herkommt.

Ich möchte gar nicht all das, was wir schriftlich vorgelegt haben, noch einmal anführen. Nur eines: Im Gegensatz zu der Arbeitsgemeinschaft der kommunalen Spitzenverbände sind wir sehr wohl der Meinung, dass das Land die Kommunen ein wenig an die Hand nehmen sollte - dieser Ausdruck von Herrn Kiepe hat mir ganz gut gefallen -; denn es geht nicht darum, sie irgendwo zu lenken und ihnen etwas wegzunehmen. Im Gegenteil, es geht um die Bündelung der Interessen der Zweckverbände. Die zweckverbandsüberschreitenden wirtschaftlichen Handlungen, die durch die Bündelung dieser Kompetenzen möglich sind, sollten nicht einem Verein überlassen bleiben, sondern sollten in diese Management-Gesellschaft fließen.

Für uns ein großes Anliegen - das ist schon einmal angesprochen worden, aber ich möchte es trotzdem wiederholen - ist die Frage, welche Grundlage wir für das Gesetz heranziehen. Da bitte ich ganz dringend darum, sich den Gedanken anzuschließen, die von Herrn Brüggemann schon vorgetragen wurden. Es wäre ein Riesenfehler, einen fiktiven Fahrplan aus einem der vergangenen Jahre zu nehmen. Wir haben das bei dem ersten Regionalisierungsgesetz, bei dem man den Fahrplan 2003/2004 genommen hat, gesehen. Das war eine Hilfskrücke.

Wir müssen, wenn wir den ITF 2 wirklich wahrheitsgemäß unter die Leute bringen wollen, wenn wir Vertrauen bei unseren Kunden schaffen wollen, mit diesem Fahrplan beginnen. Es bringt uns überhaupt nichts, in das Jahr 1999 oder in das Jahr 2000 zurückzublicken und zu sagen: "Das ist das, was wir für notwendig erachten", um gleichzeitig zu sagen: "Aber wir

fahren ab 15. Dezember den ITF 2, der eine gute Sache ist", wenn wir ihm nicht das nötige Rüstzeug geben, um die nächsten Jahre zu überleben. Insofern bitte ich darum, sich das zu überlegen und diese Überlegungen in die Gesetzgebung einfließen zu lassen.

Zu den anderen Bereichen möchte ich auf all das verweisen, was wir schriftlich vorgelegt haben. Ich stehe selbstverständlich für Fragen zur Verfügung.

**Vorsitzender Manfred Hemmer:** Ich darf meine Kolleginnen und Kollegen fragen, ob sie Fragen zu Block 3 stellen wollen. - Das ist nicht der Fall. Dann rufe ich Block 4 auf.

**Jürgen Hambuch (Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr):** Herr Vorsitzender! Meine Damen, meine Herren! Zunächst auch von mir herzlichen Dank für die Möglichkeit, hier zu ihnen zu sprechen.

In der Nacht vom 30. August auf den 1. September 2002 ist im Ruhrgebiet etwas Außergewöhnliches passiert: Im Rahmen der Extraschicht "Nacht der Industriekultur" waren Menschen die ganze Nacht kreuz und quer im Revier unterwegs. Um 1 Uhr nachts sind Hunderte von Menschen durch die Kokerei Zollverein gezogen, um diese zu besichtigen. Um 2 Uhr nachts wollten Leute im Innenhafen Duisburg noch zum Landschaftspark Nord, weil sie gehört hatten, da sei noch etwas los. Sie haben in überfüllten Bussen auf dem Armaturenbrett gesessen. Die Duisburger Verkehrsgesellschaft musste in dieser Nacht vier zusätzliche Busse einsetzen und die Fahrer aus dem Bett holen, damit sie diese Busse noch bewegen konnte.

Die Bahn war die ganze Nacht über pünktlich - Herr Brüggemann, wir haben in die Leitstelle blicken können -, nur die Züge aus Budapest und Prag im Fernverkehr waren unpünktlich. Es war also alles im Plan. Im elften Stock des Hardenberg-Hochhauses in Dortmund befand sich die Leitstelle der Ruhrtourismus-Gesellschaft für diese "Nacht der Industriekultur", und auch Mitarbeiter des VRR haben von dort aus die Verkehre geleitet. Es war ein sehr schöner Blick von dort oben auf den Bahnhof und auf den Busbahnhof in Dortmund, als man sehen konnte, wie große Mengen von Fahrgästen aus der S-Bahn unmittelbar in die bereitstehenden Busse umsteigen konnten. Das hat in dieser Nacht reibungslos geklappt.

Was war da passiert? Das VRR-Mobilitätskonzept für diese Nacht hatte gegriffen. Neun VRR-Verkehrsunternehmen haben die Kunden in 16 Städten an 32 Spielorten zu über 100 Attraktionen gebracht. Von 80.000 Besuchern sind 30.000 in dieser Nacht mit dem öffentlichen Nahverkehr gefahren. Am Montag bzw. in der laufenden Woche hatten wir zehn Beschwerden - Sie wissen, das ist nicht viel -, und wir hatten eine sehr gute Presse.

Meine Damen, meine Herren, das war olympiareif. Das hat uns Mut gemacht, uns den Herausforderungen der nächsten Jahre zu stellen. Das sind Superlative wie die Fußballweltmeisterschaft 2006 und die Olympischen Spiele 2012. Auf jeden Fall wünschen wir uns das.

Mein früherer Chef, Georg Aigner, Sprecher der SPD-Fraktion im Verkehrsausschuss des Landtags, hatte einmal einen Aufkleber auf seinem Auto, auf dem stand: "Wir in Nordrhein-Westfalen". Ein ähnliches Gefühl hatten wir auch in dieser "Nacht der Industriekultur", das Gefühl: Wir schaffen das.

Nur - jetzt komme ich zum Gesetzentwurf -: Wenn uns auf der halben Strecke die Luft ausbleibt, weil die Finanzierung nicht steht, dann brauchen wir uns über WM-Niveau und Olympiareife keine Gedanken mehr zu machen. Von daher richten sich die Hauptausführungen des Zweckverbandes VRR auf die Finanzierung.

Nach der offenen Regelung, wie sie im Gesetzentwurf vorgesehen ist, ist es durchaus möglich, dass den Zweckverbänden im ungünstigsten Fall nur Finanzmittel gewährt werden, um das Fahrplanangebot 2000 aufrechtzuerhalten. Die Lücke zwischen dem Fahrplanangebot 2000 und den für das Fahrplanjahr 2002/2003 vorgesehenen SPNV-Betriebsleistungen müsste dann von den Zweckverbänden geschlossen werden, wozu diese allerdings nicht in der Lage sind. Der Gesetzentwurf lässt es also ausdrücklich zu, dass die finanzielle Verantwortung für insgesamt 11 Millionen Zugkilometer auf die Zweckverbände abgewälzt wird. Dies entspricht einem Finanzvolumen von insgesamt rund 83 Millionen €. Allein auf den Zweckverband VRR entfielen dann 30 Millionen €.

Da das Gesetz am 1. Januar 2003 in Kraft treten soll, wären bei einer Finanzierung im Rahmen des Fahrplanangebots 2000 bereits unmittelbar nach dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 zahlreiche zusätzliche SPNV-Maßnahmen infrage gestellt. Diejenigen, die so optimistisch sagen, da müsse man eben umschichten, darf ich an Folgendes erinnern. - Schade, Herr Abgeordneter Röken ist zurzeit nicht im Raum. - Wir haben im Raum Gladbeck einmal den Mut gehabt, innerhalb eines Kreises umzuschichten. Da wollten wir die RB 43 - der eine oder andere erinnert sich - zwischen Dorsten und Wanne-Eickel stilllegen, um damit eine S-Bahn aufzubauen. Da haben gestandene Kreistagsmitglieder auf einmal die Kreisgrenzen neu definiert und festgestellt, dass das mit der Umschichtung wohl nicht so ganz einfach sei. Da muss man, meine ich, mit Augenmaß herangehen.

Wenn also nicht mindestens 98 Millionen Zugkilometer im Gesetz als SPNV-Grundangebot inklusive Finanzierungsgarantie festgeschrieben werden, ist die Finanzierung des herkömmlichen SPNV im jetzigen Umfang gefährdet. Der Gesetzentwurf kann daher an dieser Stelle auf keinen Fall akzeptiert werden. Der VRR bekräftigt die Forderung, das Fahrplanvolumen 2002/2003 als gesetzliches Grundangebot zu finanzieren.

Damit im Zusammenhang steht das SPNV-Finanzierungsgesetz. Das im Gesetzentwurf geregelte Verfahren zur Aufstellung des SPNV-Finanzierungsplans wird mit Nachdruck abgelehnt. Nach der jetzigen Formulierung werden auch wesentliche Elemente der gesetzlichen Zweckverbandsaufgaben aus dem Bereich der Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV in die Zuständigkeit des Landes verschoben. Auf diese Weise wird die gesetzliche Aufgabenträgerschaft der Zweckverbände entscheidend ausgehebelt. Die Aufstellung des SPNV-Finanzierungsplans ist daher zwingend an die Zustimmung der Zweckverbände zu koppeln.

Erlauben Sie mir abschließend noch eine Anmerkung zur Management-Gesellschaft: Der Zweckverband VRR spricht sich dafür aus, die Zusammenarbeit der SPNV-Aufgabenträger weiter zu festigen und auch zu institutionalisieren. Dies gilt auch für die Zusammenarbeit zwischen den Zweckverbänden und dem Land. Es erscheint allerdings nicht zwingend, dass es hierzu der Gründung einer gesetzlich vorgeschriebenen gemeinsamen Management-Gesellschaft bedarf.

Gerade vor dem Hintergrund der von der Landesregierung angestrebten Verwaltungsstrukturreform ist die Schaffung einer zusätzlichen Ebene mit einer entsprechenden Bürokratie bzw. Aufbauorganisation kritisch zu bewerten. Nach unserer Auffassung sind hier Alternativlösungen auf freiwilliger Basis ebenso zielführend. Die bereits bestehende Agentur Nahverkehr ist eine geeignete Institution, eine koordinierte Planung, Organisation und Ausgestaltung des überregionalen SPNV wahrzunehmen.

Meine Damen, meine Herren! Ich wünsche mir, dass wir in NRW nicht nur die Bayern in den ITF-Zugkilometerzahlen überrunden, sondern dass wir gerade im Bereich der Finanzierung und der Organisation WM-Format und Olympiareife demonstrieren. Der Zweckverband VRR steht für eine faire Diskussion dieser Fragen tags und seit der Extraschicht auch nachts zur Verfügung.

**Ludger Siemer (Agentur Nahverkehr NRW):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Meine Damen und Herren! Auch ich bedanke mich - im Namen von acht Zweckverbänden, die sich in der Agentur ÖPNV NRW zusammengeschlossen haben - für die Möglichkeit, heute zum ÖPNV-Gesetzentwurf Stellung zu nehmen. Dieser Gesetzentwurf ist eine ganz wesentliche Grundlage gerade für unsere Arbeit. Insofern haben wir diese Möglichkeit sehr gern wahrgenommen. Ich will zum Ablauf kurz Folgendes sagen: Die Zweckverbände werden hier nicht einzeln Stellung nehmen, sondern für die Agentur werden Kollege Reinartz und ich die gemeinsame Stellungnahme in einigen Punkten kommentieren.

Zunächst: Die Zweckverbände begrüßen es, dass jetzt eine Novellierung des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 vorgenommen wird. Wir sind der Meinung, dass das Gesetz eine gute Sache war, dass die Regionalisierung eine gute Sache war und dass wir uns im Vergleich mit anderen Ländern und deren Regionalisierung und Umsetzung durchaus sehen lassen können. Trotzdem gibt es jetzt, sieben Jahre nach dem Beginn der Regionalisierung, einige Punkte in dem Gesetz, die geändert werden sollten. Von daher ist eine Novellierung sicherlich sinnvoll.

Der Gesetzentwurf enthält unserer Ansicht nach eine Reihe von Punkten, die wir ausdrücklich begrüßen, z. B. die Ausweitung der Zuständigkeiten für die Zweckverbände im Bereich Koordination, die Fördermöglichkeiten für Schienenersatzverkehre und die Möglichkeiten der Förderung von Investitionen und zusätzlichen Betriebskosten bei Reaktivierungen.

Es gibt jedoch einige Regelungen, die wir so nicht akzeptieren können und die uns in Bezug auf ihre Umsetzung, die wir ja im Wesentlichen gewährleisten müssen, erhebliche Sorgen bereiten. Das sind im Wesentlichen die Festlegungen zum SPNV-Leistungsangebot und zu dessen Finanzierung, die Vorschriften zur Management-Gesellschaft und die Bestimmungen zum Metrorapid. Ich will insbesondere auf die beiden ersten Punkte noch einmal eingehen.

Im Gesetzentwurf ist vorgeschrieben, dass das bedarfsgerechte Angebot die SPNV-Betriebsleistungen des Jahres 2000 nicht unterschreiten darf. Unsere Forderung ist, sicherzustellen, dass das bedarfsgerechte Angebot eben nicht nur die in 2000 erbrachten Betriebsleistungen beinhaltet, sondern den ITF, der ab dem 15. Dezember gefahren werden soll, und sonstige vertraglich und durch andere Verpflichtungen gebundene Leistungen. Wir werden,

wenn das Gesetz in Kraft tritt, im Jahr 2003 sein. Dass dann das Leistungsangebot 2000 das festgeschriebene Leistungsangebot sein soll, ist uns ein Rätsel.

Wir sehen hier die Gefahr, dass dann später bei der Bescheidung der Finanzmittel sehr schnell wieder auf dieses Leistungsangebot zurückgefahren wird. Abgeordneter Wirth hat eben schon gesagt: Das Gesetz ist eine Sache und die Finanzlage ist die andere. Das stimmt natürlich, dem ist nur zuzustimmen. Das kann aber, wenn die Finanzlage knapp ist, sehr schnell dazu führen, dass man sagt: Es tut uns Leid, wir haben damals den ITF 2003 mit 98.000 Zugkilometern eingeführt, jetzt haben wir aber nicht mehr so viel Geld und gehen daher auf das Leistungsangebot 2000 zurück, was völlig gesetzeskonform ist. Dann stehen die Zweckverbände und ihre Eigentümer, also die Kreise und kreisfreien Städte, da und können sehen, wie sie den Rest finanzieren. Sie können diesen Rest in den nächsten Jahren nicht finanzieren, das ist ganz klar. Bei der gegenwärtigen Lage der kommunalen Finanzen kann es in den nächsten Jahren kein zusätzliches Geld für den ÖPNV und den SPNV aus den Finanztöpfen geben. Ich glaube, das ist uns allen bewusst. Daher die Forderung, das Angebot auf der Basis des jetzt zu erwartenden Fahrplanes, des ITF 2003, festzuschreiben.

Zu dem Instrument, mit dem das gemacht werden soll, dem SPNV-Finanzierungsplan, möchten wir deutlich klargestellt wissen, dass es ein reines Finanzierungsinstrument ist und kein Plan, der unsere Arbeit total dominiert. Der ursprüngliche Begriff "SPNV-Plan" hätte sehr in diese Richtung gewiesen.

Wir als Aufgabenträger für den ÖPNV sollen laut Gesetz die Planung, Ausgestaltung und Organisation des SPNV durchführen. Da brauchen wir natürlich auch ein wenig Freiheit und nicht bis zur letzten Fahrt vorgeschrieben, was finanziert wird und was dann auch bestellt wird. Denn das, was nicht aus der Landeskasse finanziert wird, wird in den nächsten Jahren - das habe ich gerade gesagt - auch nicht bestellt werden können. Daher sollte das Gesetz in diesem Fall noch eine Klarstellung bringen. Sonst besteht die Gefahr, dass sowohl unsere regionalen Nahverkehrspläne ausgehöhlt werden als auch die damit verbundene Entscheidungskompetenz vor Ort.

Zum nächsten Punkt, Management-Gesellschaft, zunächst einige Klarstellungen: Laut Gesetz sind die Zweckverbände Besteller des SPNV. Die Zweckverbände arbeiten in NRW schon seit 1995 zusammen, und zwar recht erfolgreich, glauben wir. Das, was damals immer als Menetekel an die Wand gemalt worden ist, "Da kommen jetzt neun Zweckverbände, die werden sich nie einig; dann brechen die Verkehre an den Grenzen, und die Züge fahren hin und her, aber nicht über die Grenzen hinaus", ist in NRW nie eingetreten. Auch in Tariffragen haben wir uns - mit vielen Übergangstarifen - geeinigt. Das ist sicherlich noch nicht optimal, aber auch da hat es eine Menge an Kooperation gegeben.

In puncto Ausschreibungen läuft die Zusammenarbeit auch zweckverbandsübergreifend. Eine Reihe von Ausschreibungen findet statt. Wir haben auch einige Ausschreibungen, die zweckverbandübergreifend durchgeführt worden sind, schon abgeschlossen - unserer Ansicht nach recht erfolgreich. Es besteht überhaupt kein Bedarf, da noch etwas Neues einzuführen.

Im Übrigen einmal zu der Situation hinsichtlich der Ausschreibungen im Bundesvergleich gesehen: Es klang bei manchen, als ob wir bei den Ausschreibungen bei null stehen würden und erst einmal überlegen müssten, wie wir es machen wollten. Der Wettbewerb läuft, meine

Damen und Herren. Seit fünf Jahren führen wir Ausschreibungen durch. Wir haben neue Unternehmen hierher bekommen. Wir haben unter dem Dach des Zweckverbandes auch Arbeitsgruppen, die ein Ausschreibungskonzept für die nächsten zehn Jahre erarbeiten, das wir relativ schnell auf den Markt bringen können, wenn wir sehen, wohin die jetzige gesetzliche Richtung läuft - sprich: Vergabeverordnung -, die im Augenblick im Schwange ist.

Das funktioniert also bereits. Es kann sicherlich noch optimiert werden. Alles im Leben kann optimiert werden. Dabei sind wir jetzt, und deshalb haben wir die Agentur mit acht Zweckverbänden gegründet; der neunte wird wohl auch beitreten. Wir laden das Land herzlich ein, dann auch in diese Agentur zu gehen. Wir meinen, dass diese Agentur die Anforderungen an die Management-Gesellschaft, die im Gesetz stehen, jetzt schon erfüllt und dass wir auf dieser Ebene relativ schnell weiterarbeiten können.

Es ist, glaube ich, nicht so wichtig, dass wir eine Zentralisierung vornehmen, wie Herr Brüggemann dies eben sehr deutlich gefordert und zu begründen versucht hat. Im bundesweiten Vergleich sind die Länder, die die Aufgabenträgerschaft sehr weit zentralisiert haben, in puncto Wettbewerb nicht die führenden. Schauen Sie einmal nach Bayern, wie viel Prozent dort ausgeschrieben werden! Schauen Sie einmal nach Niedersachsen, wie viel Prozent dort ausgeschrieben werden! Das sind nicht diejenigen, die uns in puncto Ausschreibung als Vorbilder dienen müssen, sondern bundesweit sind in der Regel gerade dort, wo es mittelgroße Aufgabenträger gibt, relativ hohe Ausschreibungsquoten vorhanden.

Wir trauen uns zu - einzelne unserer Zweckverbände haben schon jetzt im Bundesvergleich mit die höchsten Quoten - insgesamt so weit zu kommen, dass NRW mit diesen Strukturen, wie wir sie jetzt angedacht haben, in den nächsten Jahren führend sein wird. Von daher denke ich, dass wir diesen Weg ganz gut weitergehen können, dass also die Agentur keine Aufgabenträgerfunktion haben soll, sondern ausschließlich eine beratende und koordinierende Funktion, dass die kommunale Entscheidungskompetenz nicht durch eine zehnte Aufgabenträgerebene, die dann irgendwann die erste werden könnte, aufgehoben werden darf und dass es vor allem in der Verbundförderung keine Koppelung an die Mitgliedschaft oder die Art einer Management-Gesellschaft geben sollte, was in dem Gesetzentwurf vorgesehen ist.

Diese Punkte sollten im Zusammenhang mit der Management-Gesellschaft oder der Agentur in die Betrachtung einbezogen werden. Hinsichtlich der Formulierung wäre es sicherlich besser, wenn man eine Fein Formulierung vornehmen würde. Das würde es allen Seiten erleichtern, relativ schnell zu einem Konsens zu kommen.

Letzter Punkt, bevor ich an Herrn Reinartz weitergebe, der Metrorapid. Dazu kann ich nur in einem Satz das unterstützen, was viele andere heute auch gesagt haben - darauf will ich nicht weiter eingehen -: Die Finanzierung darf nicht zulasten des übrigen ÖPNV gehen. Wenn man sieht, dass der Kuchen nur einmal vorhanden ist, dann muss man natürlich sehr aufpassen, dass da nicht Töpfe - auch nicht durch indirekte Finanzierung der Infrastrukturkosten - geöffnet werden, bei denen wir erst in fünf Jahren sehen werden, was der Metrorapid uns wirklich kostet und dass wir an anderer Stelle stark beschneiden bzw. eingreifen müssen.

**Walter Reinartz (Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH) Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten! Meine Damen und Herren! Ich will nicht alles,**

was ich mir aufgeschrieben habe, wörtlich zum Ausdruck bringen; Herr Siemer hat einiges davon schon gesagt.

Ich möchte ein wichtiges Wort an den Anfang meiner Ausführungen stellen, das Wort "Kunde". Dieser Kunde ist derjenige, der unser Tun und Handeln beim Regionalisierungsgesetz bestimmen sollte. Daher sollte man die entsprechenden Ausführungen, die im Gesetz enthalten sind, darauf abklopfen, ob sie geeignet sind, dem Kunden einen besseren ÖPNV zu bringen.

Ein ganz wichtiger Punkt ist es, dass wir im ÖPNV ein Gesamtsystem haben, in dem der Schienenpersonennahverkehr eine Rolle spielt, in dem wir aber auch Bürgerbusse haben, in dem wir gleichzeitig Regionalbusse, Regionalexpresslinien, Regionalbahnlinien und S-Bahnen haben und zu dem nach dem Willen der Landesregierung zukünftig ein Metrorapid hinzukommen soll.

Unser Ansatzpunkt ist es, das aus Kundensicht zu betrachten. Das bedeutet, dass man genau betrachtet, wie sich heute der Verkehrsstrom, z. B. zwischen den einzelnen Verkehrsverbänden, darstellt. Heute finden 90 bis 95 % aller Verkehre in einem Kooperationsraum statt. Das heißt, 5 bis 10 % der Verkehre sind verbundraumübergreifend, und für diese muss natürlich eine vernünftige Lösung gesucht werden.

Ich möchte das am Beispiel des Tarifs herausarbeiten. Der Tarif ist heute so gestaltet, dass in den Verbundräumen erhebliche Zuwachsraten erzielt wurden. Ich darf es für den Verbund, für den ich tätig bin, erläutern: von 300 Millionen Fahrgästen in den 80er-Jahren auf 410 Millionen Fahrgäste. Das ist, wie ich finde, ein großer Erfolg.

Nun gilt es, auch die verbundraumübergreifenden Verkehre zu bessern. Dazu ist aber ein Gesamtsystem erforderlich, ein duales System, das einerseits die Vorteile des regionalen Tarifs, andererseits die Vorteile eines einheitlichen NRW-weiten Tarifs hat.

Ich möchte, nachdem ein Sachverständiger das heute Morgen angesprochen hat, auch einen Blick in die Vergangenheit richten. Warum haben wir denn die heutige Tariflandschaft? Weil der DPT, heute ein Haustarif eines großen Unternehmens, vorhanden ist und uns zwingt, diesen in bestimmten Bereichen anzuwenden. Aber ich habe, nach dem, was ich heute gehört habe, die Hoffnung mitgenommen, dass wir zukünftig einen NRW-Tarif mit allen Verkehrsunternehmen gestalten können; denn hier ist sehr viel Positives dazu gesagt worden.

Ich möchte einen weiteren wichtigen Punkt ansprechen, den Metrorapid. Wie ich vorhin ausführte, muss der Metrorapid, wenn er kommen soll, zum Nutzen des Kunden in ein Gesamtsystem eingebettet sein, eingebettet in den ÖPNV und in den SPNV. Nur dann macht es Sinn, dieses System einzuführen. Es macht auch nur dann Sinn, wenn die Mängel, die heute in anderen Bereichen im ÖPNV vorhanden sind, dadurch nicht noch größer werden, als sie heute schon sind. Das heißt, die Mittel für den ÖPNV dürfen nicht geschmälert werden. Das ist nach unserer Ansicht am besten zu gewährleisten, wenn durch ein eigenes Metrorapid-Finanzierungsgesetz Transparenz hergestellt wird.

Ich möchte auch die Management-Gesellschaft ansprechen. Es wird vielerlei diskutiert über die Frage: Ist ein Verein die richtige Lösung oder muss das eine Management-Gesellschaft

sein? Der Deutsche Beamtenbund und der Deutsche Gewerkschaftsbund, die auch als Vereine organisiert sind, sehen sich selbst wahrscheinlich auch als vernünftige und gut funktionierende Organe. Insofern werden sie gegen eine Vereinslösung mit Sicherheit nichts haben können. Aber auch der TÜV und der ADAC sind Vereine. Warum soll nicht auch die Agentur Nahverkehr ein Verein sein, der gut zusammenarbeitet? Wir als Agentur Nahverkehr reichen der Landesregierung die Hand und sagen: Machen Sie mit in unserer Agentur Nahverkehr zum Wohle des Kunden, damit wir gemeinsam etwas bewegen können!

Ich möchte kurz die Finanzierung ansprechen, ein zentrales Thema, das man eigentlich nicht nur kurz ansprechen sollte. Wichtig ist, dass die Mittel, die zur Verfügung stehen, sinnvoll für die Kunden eingesetzt werden. Das heißt, dass nur das finanziert wird, was wirklich kundengerecht ist. Vor diesem Hintergrund sind in der Vergangenheit einige negative Feststellungen getroffen worden, was die Fahrzeugförderung angeht. Ich kann mich dem, was meine Vorredner schon gesagt haben, nur anschließen. Einsparungen von 130 Millionen € im VRR sehen beim VRS 120 Millionen € vor. Das sind erhebliche Verschlechterungen für die Verkehrsunternehmen, die in den Wettbewerb hineinkommen.

Äußerst wichtig ist es auch, dass die Mittel, die zur Verfügung stehen, im SPNV für den Metrorapid allenfalls genau in dieser Höhe zur Verfügung stehen. Es kann, wie es vorhin angedeutet wurde, gleichwohl durch höhere Stations- und Trassenpreise, durch einen eventuell anderen Zugkilometersatz, der hier auch möglich wäre, eine Verschiebung stattfinden. Vor diesem Hintergrund meinen wir: Die Transparenz muss hergestellt werden.

Ich möchte noch einen Punkt ansprechen, den Fahrzeugpool. Wir glauben, dass ein Fahrzeugpool dann sinnvoll ist, wenn man mehr Wettbewerb herstellen möchte. Wir sind aber auch der Auffassung, dass dies etwas früher hätte geschehen können. Wichtig ist aber, dass wir nicht glauben, dass ein von den Zweckverbänden, von der Agentur Nahverkehr oder den Aufgabenträgern vorgehaltener Fahrzeugpool der richtige ist. Wir glauben, dass hier auch Wettbewerb herrschen sollte. Es gibt heute sehr gute Angebote. Ich nenne eines, das Unternehmen Angel-Train, das schon heute solche Fahrzeuge im Wettbewerb anbietet. Wenn diese genutzt werden können, ist das von Vorteil.

Wir sind auch der Meinung, dass es nicht sinnvoll ist, wenn die Bestellerebene auch die Fahrzeuge vorhält. Wenn Sie Verträge als Besteller schließen, kann es nicht sein, dass Sie das Fahrzeug vorhalten. Ob es sinnvoll ist, nur einen Fahrzeugpool in einer Ausschreibung vorzugeben, wenn Verkehrsunternehmen schon eigene Fahrzeuge vorhalten, ist auch sehr kritisch zu hinterfragen. Vor diesem Hintergrund: Fahrzeugpool ja, bitte aber privat getragen.

**Klaus J. Czuka (Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Der nph ist Mitglied der Agentur. Wir haben an der Stellungnahme, die Ihnen vorliegt, mitgearbeitet und tragen diese vollinhaltlich mit. Ich möchte den Ausführungen meiner Vorredner gar nichts hinzufügen. Als Sprecher der Agentur haben wir unseren Vorstand benannt. Insofern möchte ich mich auf diese Stellungnahme beziehen und Ihnen nur mitteilen, dass wir diese mittragen und unterstützen und Sie bitten, das zu berücksichtigen.

**Vorsitzender Manfred Hemmer:** Damit ist Block 4 beendet, und wir treten in die nächste Fragerunde ein.

**Peter Eichenseher (GRÜNE):** Ich habe zwei Fragen. Erste Frage: Die Fahrzeugförderung für den Schienenpersonennahverkehr, die mit diesem Gesetz beendet wird, hinterlässt natürlich einen großen Bruch in der Systematik. Es besteht bei künftigen Ausschreibungen durchaus ein Unterschied zwischen dem Unternehmen, das den Großteil der bisherigen Fahrzeugförderung bekommen hat, und den Unternehmen, die jetzt bei den Ausschreibungen antreten. Halten Sie es für notwendig, dass man eine Übergangsregelung in das Gesetz schreibt, oder trauen Sie sich als Aufgabenträger zu, diesen Wettbewerbsvorteil der DB AG zu neutralisieren oder in den Ausschreibungen so zu regeln, dass eine gerechte Ausschreibung entsteht?

Zweite Frage, auch ganz kurz; ich habe diese Frage schon einmal gestellt: Worin besteht für Sie der qualitative Unterschied zwischen der gesetzlich vorgeschriebenen Management-Gesellschaft und der Agentur Nahverkehr? Ich bitte, nicht nur mit dem Argument der Freiwilligkeit zu antworten. Ich möchte hören, was eigentlich der qualitative Unterschied ist. Haben Sie andere Aktionsmöglichkeiten? Man könnte es auch an einem Beispiel deutlich machen: Was hätten Sie als Agentur bei den Finanzierungsverhandlungen zum Integralen Taktfahrplan 2 anders gemacht als das Land, das letztlich als Vertreter für die gesetzlich vorgeschriebene Management-Gesellschaft verhandelt hat?

**Walter Reinartz:** Ich beginne mit dem ersten Punkt, der Neutralisierung der Fahrzeugförderung, die Sie angesprochen haben, Herr Eichenseher. Mit dem jetzt vorgesehenen Zugkilometersatz ist nach dem Gesetzentwurf vorgesehen, dass die Fahrzeugförderung im SPNV ausläuft und darin enthalten ist. Diese Berechnung geht von einem Zugkilometersatz von 15,22 DM aus und würde bedeuten, dass 15 Jahre alte Fahrzeuge zum Einsatz kämen. So ist die Berechnung vorgesehen. Darin sehen wir insgesamt schon die große Gefahr, dass zukünftig Fahrzeuge nicht mehr auf dem neuesten Stand zum Einsatz kommen werden. Das wird am Anfang durch die bisherige Förderung des Landes keine Frage sein, aber in Zukunft wird es ein erhebliches Thema sein, sodass die Gefahr besteht, dass nicht mehr neue Fahrzeuge zum Einsatz kommen.

Hinsichtlich der Frage, wie zukünftig damit umzugehen ist, dass einzelne Unternehmen in der Vergangenheit die Fahrzeugförderung erhalten haben und andere nicht, darf ich auf die bisher vorliegenden Gerichtsentscheidungen verweisen, die eindeutig festgestellt haben: Es gibt Möglichkeiten, dies herauszurechnen und entsprechend darzustellen. Das ist auch gemacht worden. Insofern, glaube ich, ist der entscheidende Punkt: Wie gestalte ich meine Ausschreibungsunterlagen in dieser Frage? Diesbezüglich sind die Zweckverbände sehr gut beraten; denn das wird in Abstimmung in der Agentur Nahverkehr durchgeführt, und wir sind da auf einem gemeinsamen Weg.

**Marianne Thomann-Stahl (FDP):** Ich fände auch einen landeseinheitlichen Tarif für alle Leute sehr angenehm und fände wünschenswert, dass er eingeführt würde. Noch wichtiger scheint mir aber die Frage: Wie kann ich landeseinheitlich Standards sicherstellen, mit denen die Leute an die richtige Fahrkarte kommen? Oder gibt es demnächst einheitliche elektronische Ticketsysteme?

In dem Zusammenhang die Frage: Mit einer Landesgesellschaft könnte man als Gesellschafter, als Land möglicherweise sicherstellen, dass solche einheitlichen Systeme eingeführt werden. Aber mit einer solchen Agentur, die, wie Sie sagen, auf freiwilliger Zusammenarbeit beruht, muss das nicht unbedingt sichergestellt werden. Das scheint mir aber ein Schlüsselpunkt zu sein. Wenn ich von Bielefeld nach Aachen mit dem Zug fahre, möchte ich nicht in Aachen einen vierwöchigen Kurs machen, um das richtige Ticket erwerben zu können, sondern am liebsten hätte ich eine Karte, mit der ich in Aachen, Bielefeld, Gelsenkirchen oder sonst wo das richtige Ticket für den Nahverkehr bekäme. Das ist nur ein Beispiel.

Können Sie sich vorstellen, wie man sicherstellen kann, dass solche einheitlichen Systeme eingeführt werden, wenn solch eine Agentur nur auf freiwilliger Basis zusammenarbeitet?

**Ludger Siemer:** Herr Vorsitzender, wenn Sie gestatten, würde ich zunächst auf die Frage von Herrn Eichenseher, die noch nicht beantwortet worden ist, eingehen: Wo liegt der qualitative Unterschied zwischen einer Agentur und einer Management-Gesellschaft außer in der Frage der Freiwilligkeit?

Zunächst: Die Freiwilligkeit bzw. die Tatsache, dass wir als Aufgabenträger diese Agentur gegründet haben und dass das in unserer kommunalen Hoheit bleibt, ist uns schon sehr wichtig. Das ist keine Frage, die nur am Rande eine Rolle spielt. Wir sind laut Gesetz Aufgabenträger, und wenn dort etwas koordiniert werden soll, dann wollen wir das machen. Dafür haben wir den Verein gegründet. Die Rechtsform ist gewählt worden, weil wir dann gleichberechtigt mit acht, neun oder zehn Mitgliedern arbeiten können. Das ist im Verein vielleicht ein bisschen leichter als in anderen Organisationsformen. Aber die Rechtsform ist sicherlich nicht das A und O bei dieser Geschichte. Die Gleichberechtigung unter den Aufgabenträgern ist uns allerdings schon sehr wichtig.

Was uns auch wichtig ist - da kennen wir allerdings nicht die Vorstellungen des Landes, wir haben immer nur das Wort "Management-Gesellschaft" gehört: Wir haben die Befürchtung, dass bei den ursprünglichen Vorstellungen, die das Land gehabt hat, eine Gesellschaft mit durchaus erklecklichem eigenen Personal, mit eigenem Finanzbedarf und dann auch - irgendwo ist das dann ein Selbstläufer - mit eigener Durchsetzungsmöglichkeit sehr viel stärkerer Art, nämlich nicht nur eine beratende Organisation, herauskommt. Sie wissen, wenn Organisationen erst einmal mit einer gewissen Stärke da sind, schaffen sie sich auch ihre Möglichkeiten in der Umsetzung.

Das wollen wir eben nicht. Wir wollen nicht den Weg über den zehnten zum ersten Aufgabenträger, sondern wir wollen eine Institution, die das, was notwendig ist, koordiniert, aber in unserer Trägerschaft - da sind die Unterschiede zu sehen - und auch mit einem Personalkörper, der nicht allzu groß ist. Wir werden nicht ganz ohne zusätzliches Personal auskommen - eine Stelle ist im Übrigen schon ausgeschrieben -, aber wir denken nicht, dass dort nachher 20, 30, 40 Leute sitzen müssen. Wir sind auch bereit, unser eigenes Personal, das das bisher auch schon gemacht hat, dafür einzusetzen, indem man es zeitweise für bestimmte landesweite Aufgaben abstellt.

Eine dieser landesweiten Aufgaben, Frau Thomann-Stahl, ist sicherlich das Verkaufssystem. Dass da auf Dauer in Bezug auf Vereinheitlichung etwas passieren muss, ist ganz klar. Dabei

müssen wir allerdings auch eines sehen: Wir sind natürlich nur ein Mitspieler in dem Geschäft; denn das Tarifgeschäft ist in erster Linie eine Sache der Unternehmen. Das können wir auch nicht übernehmen. Das werden sich die Unternehmen - Herr Brüggemann! - nicht ganz nehmen lassen. Da wären vielleicht auch die Unternehmen aufgefordert, das ein bisschen zu vereinheitlichen. Herr Reinarz kann vielleicht einen Satz mehr dazu sagen; in tariflichen Dingen ist er der Experte.

**Walter Reinarz:** Frau Thomann-Stahl, Sie haben absolut Recht. Wer von Aachen nach Bielefeld fährt, der will das Gleiche wie in Aachen auch in Bielefeld wiederfinden. Das ist genau der Ansatz, den wir jetzt untersuchen, wo wir hinterher sind, wo zurzeit schon die entsprechenden Verkehrsnachfragen untersucht werden. Wir gehen davon aus, dass wir Ende 2003, Anfang 2004 zu einem Ergebnis kommen werden.

Es müssen auch gleiche Beförderungsbedingungen in Nordrhein-Westfalen geschaffen werden. Ein Kind muss in Aachen genauso ein Kind sein wie in Bielefeld und in Köln. Auch das ist ein ganz wichtiger Punkt. Wir sind dran; wir sehen selbst, wo die Problembereiche sind.

Ich will aber noch einmal den Satz, den ich vorhin gesagt habe, bringen: Ein duales Tarifsyst $\ddot{u}$ m bedeutet, dass wir die Verkehre, die wir heute in den Verbundr $\ddot{a}$ umen haben und die gut gestaltet sind, weiter so durchf $\ddot{u}$ hren k $\ddot{u}$ nnen. Derjenige, der  $\ddot{u}$ bergreifend f $\ddot{a}$ hrt, der muss ein einheitliches System landesweit in Gesamt-Nordrhein-Westfalen wiederfinden. Das soll gew $\ddot{a}$ hrleistet sein, und das werden wir auch gew $\ddot{a}$ hrleisten.

Ein wichtiger Punkt in diesem Zusammenhang ist nat $\ddot{u}$ rlich die Frage: Wie gehen wir mit dem heutigen DPT, dem heutigen Deutschen Eisenbahn-Personentarif, um? Dieser Tarif ist der Tarif, der heute von den Eisenbahnverkehrsunternehmen angewendet wird und der h $\ddot{o}$ her ist als die Summe der einzelnen Tarife, die wir in den Kooperationsr $\ddot{a}$ umen haben. Das entscheidende Augenmerk wird auf die Frage zu legen sein - es ist heute Morgen angesprochen worden-: Wie wird letztlich die Einnahmensituation bei den Verkehrsunternehmen durch einen solchen NRW-Tarif zuk $\ddot{u}$ nftig ausgestaltet sein? Werden sie weniger haben, werden sie mehr haben? Wenn sie weniger haben werden: Wer wird Ihnen das ausgleichen? Das wird die entscheidende und wichtige Frage sein, die wir gemeinsam in den Verbundr $\ddot{a}$ umen und Kooperationsr $\ddot{a}$ umen zu l $\ddot{o}$ sen haben werden.

Aber ich bin zuversichtlich, dass wir das, wenn das Land dies in das Landesregionalisierungsgesetz einstellt und sich gleichzeitig in die L $\ddot{o}$ sung des Problems in der Agentur einbringt, schaffen werden.

**Gerhard Wirth (SPD):** Mir ist es egal, wer die Antwort auf meine Frage gibt, Herr Siemer oder Herr Reinarz. Versetzen Sie sich mal in die Lage eines Landespolitikers, der sich vor einem Dreivierteljahr  $\ddot{u}$ ber ein neues Regionalisierungsgesetz Gedanken gemacht hat und z. B. in Gespr $\ddot{a}$ chen und Diskussionen zu dem Ergebnis gekommen ist, dass eine gemeinsame Management-Gesellschaft f $\ddot{u}$ r den SPNV im Land Nordrhein-Westfalen sinnvoll ist. Dann haben wir das diskutiert. Das alles ist Ihnen nicht unbekannt. Wir haben innerhalb der SPD-Fraktion, f $\ddot{u}$ r die ich hier spreche, im Mai letzten Jahres, also fast vor anderthalb Jahren, ein so

genanntes Eckpunktepapier diskutiert. Das ist dann vom Landtag beschlossen worden. Darin stand auch etwas von einer Management-Gesellschaft.

Jetzt kommen Sie als Zweckverbände, gründen vor zwei Monaten eine Agentur und sagen: Das haben wir alles bestens gemacht, das brauchen wir alles nicht. Versetzen Sie sich mal in meine Lage! Was soll ich davon halten?

**Ludger Siemer:** Ich will versuchen zu antworten. Das ist nicht ganz einfach, weil wir nicht genau wissen, was mit dieser Management-Gesellschaft eigentlich bezweckt werden sollte, wie groß sie sein sollte und was für Aufgaben sie übernehmen sollte. Es stand immer nur der Begriff "Management-Gesellschaft" dort. Aber dass wir "jetzt erst" diese Agentur gegründet haben, diesen leisen Vorwurf kann ich nicht so ganz nachvollziehen. Wir sind jetzt in der Phase, in der das Gesetz noch nicht einmal da ist. Bei anderen Vorschriften dauert das Jahre, bis sie umgesetzt werden. Da wird ein Gesetz vorgelegt, dann muss man erst einmal lange beraten, was und wie, und drei, vier, manchmal zwei Jahre oder ein Jahr später folgt erst die Umsetzung.

Wir sind sehr schnell gewesen; wir haben die Gesellschaft, die im Gesetz gefordert ist. Da steht nichts von "GmbH", sondern da steht "eine Gesellschaft in privatrechtlicher Form", und diese haben wir schon gegründet. Wir sind da also dem Gesetz zuvorgekommen, und ich glaube nicht, dass wir uns jetzt grundsätzlich auseinander dividieren müssen, sondern dass wir ein Instrument zur verbesserten Koordination geschaffen haben. Das war der Wunsch - so haben wir ihn jedenfalls immer verstanden, auch schon aus den früheren Papieren, die wir kennen -, das haben wir damit gemacht, und wir sehen auch kein Problem, dass sich das Land daran beteiligt. Ich glaube, darauf könnten wir uns dann sehr schnell einigen.

**Walter Reinartz:** Wir hatten natürlich auch vorher schon eine Zusammenarbeit in organisierter Form. Die Zweckverbandsgeschäftsführer treffen sich seit vielen Jahren regelmäßig mehrmals im Jahr und stimmen die einzelnen Projekte ab. Darunter gibt es weitere Kreise. Zum Beispiel haben VRS und VRR sehr viele gemeinsame Linien. Wir sprechen uns jederzeit regelmäßig ab, was die Ausschreibungsstrategien angeht, was Tariffragen angeht. Kollege Vorgang von der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH, der nachher noch sprechen wird, wird das bestätigen können. Diese Fragen im bilateralen Verkehr sind gelöst.

Darüber hinaus muss man auch bedenken, dass es auch bei der Vertriebsfrage, die vorhin angesprochen worden ist, nicht nur um Nordrhein-Westfalen geht. Es ist auch eine Frage: Wie geht es in Richtung Rheinland-Pfalz, in Richtung Niedersachsen weiter? Wir haben auch noch Partner und Nachbarn. Auch dort finden heute die Gespräche schon statt, und es bedarf keiner gemeinsamen Management-Gesellschaft.

Wenn man diesen Gedanken eines Gemeinsamen auf die Spitze treiben würde, dann hätten wir das Modell, das wir eigentlich ad acta gelegt hatten, weil wir festgestellt haben, dass die regionalen Interessen zu wenig zum Zuge kommen. Deswegen sind wir, glaube ich, auf dem richtigen Weg. Diese Managementinstitution, die wir geschaffen haben, wird auch der Landesregierung die Möglichkeit geben, sich so einzubringen, wie es gewollt ist.

**Gerhard Wirth (SPD):** Wenn ich das richtig verstanden habe, dann sind Sie eigentlich nur gegen den Begriff "Management-Gesellschaft", weil Sie das Wort "Agentur" schöner finden, aber im Prinzip soll es das Gleiche sein. Wenn wir über die Begrifflichkeiten streiten, dann können wir das machen. Wenn ich aber dann aus Ihrer Antwort den letzten Schluss ziehen will, dann kann Ihre inhaltliche Begründung nur daran liegen, dass Sie das Land in dieser Agentur nicht mitspielen lassen wollen. Anders kann ich das nicht interpretieren. Sie müssen einmal sagen, was Sie wollen.

Was spricht dagegen, eine Management-Gesellschaft einzurichten? Sie haben die rechtlichen Grundlagen angesprochen. Sie haben gesagt, es sei nicht einmal eine GmbH vorgeschrieben, wie auch immer. Sie haben nur ein anderes Etikett darüber gehängt, weil es auf der anderen Seite möglicherweise Ihre Idee war und weil Sie nicht die Idee des Landes übernehmen wollen. Sie wollen das Land nicht mitspielen lassen, es soll aber das Geld mitbringen, soll Ihnen das Geld in die Hand geben, und Sie machen dann mit dem Geld, was Sie für nötig halten. Aber das Land soll, zumindest aus Ihrer Sicht, nicht einmal seinen Beitrag - und vor allen Dingen seine Gedanken und Ideen - in diese Gesellschaft einbringen.

**Walter Reinartz:** Das ist eine Fehlinterpretation, Herr Wirth. In unserer Satzung steht schon, dass das Land in die Agentur hinein kann. Das war unsererseits von Anfang an vorgesehen. Ich betone ausdrücklich: Das Land ist bei uns in der Agentur Nahverkehr erwünscht.

Dass der Name "Agentur Nahverkehr" gewählt worden ist, ist einfach auch eine Frage des Registers. Wir mussten uns beim Amtsgericht im Vereinsregister eintragen, und dafür mussten wir einen Namen haben. Das ist der Name, den wir uns gegeben haben. Ich nehme an, dass er ganz in Ihrem Sinne ist, weil es "Agentur Nahverkehr NRW" heißt. Wir haben da schon bewusst in Ihre Richtung gedacht.

**Peter Eichenseher (GRÜNE):** Ich will die Auseinandersetzung nicht sehr weitertreiben. Aber soweit ich es verstanden habe, ist Ihre Lösung eindeutig die sparsamere. Herr Dr. Reinhold hat ja in seiner Stellungnahme auch deutlich gemacht, dass die Finanzausstattung, lieber Kollege Wirth, die im Gesetzentwurf angedeutet ist, darauf hindeutet, dass vonseiten des Entwurfgebers ein sehr großer Apparat beabsichtigt ist. Das Ministerium hat einen sehr großen Apparat mit ziemlich hoher Finanzausstattung vor Augen.

Wenn ich jetzt höre, dass diejenigen, die für uns die Aufgaben erledigen, die Unternehmen, die heute hier sind, sagen, sie hätten viel zu wenig Geld, aktuell hätten wir einen ungeheuren Engpass, den ich nie für möglich gehalten hätte, dann wäre es doch toll, wenn wir eine Einsparungsressource von vielleicht 50 % bei dieser Gesellschaft hätten und dann mehr Verkehrsleistung und weniger Verkehrsverwaltung durchführen würden. Darüber sollten wir uns noch einmal austauschen.

Wäre Ihre Agentur also mit einer geringeren Finanzausstattung als der, die heute im Gesetz steht, durchführbar?

**Ludger Siemer:** In dem Gesetzentwurf steht ja keine Summe, die die Management-Gesellschaft erhalten soll, sondern im Gesetzentwurf steht die Summe, die an die Zweckverbände gezahlt werden soll, wenn die Management-Gesellschaft gegründet worden ist, und die sich gedanklich aus zwei Teilen zusammensetzt. Der eine Teil ist die Nachfolge der alten Verbundförderung, dann eine Summe x für die Management-Gesellschaft. Wir haben es bisher vermieden, darüber zu spekulieren, was sich das Land gedacht hat, wie viel jetzt für die Verbundförderung und wie viel für die Management-Gesellschaft da sein sollte. Wenn das die Differenz zu früheren Regelungen sein sollte, dann, denke ich, muss man nicht ganz so viel Geld dafür haben. Dann werden wir das mit der Agentur doch ein bisschen kostengünstiger machen können.

Sie müssen allerdings bedenken, dass wir jetzt durchaus auch andere Lücken haben. Dann wäre es sehr gut, wenn diese Summe in dem Gesetzentwurf so bestehen bliebe, damit die Dinge, die wir bisher über die Verbundförderung gemacht haben, auch weitergeführt werden können.

Wir haben im Moment enorme Engpässe, weil uns Mitte dieses Jahres aufgrund der Haushaltssperre in der Verbundförderung plötzlich die Hälfte des Geldes verloren gegangen ist. Wenn Sie bedenken, Sie bekommen Mitte des Jahres plötzlich solche Bescheide, und Sie haben Projekte über zwei, drei Jahre, wie wir sie eingegangen sind, dann wird deutlich: Wir haben wir im Augenblick so viel Probleme, dass wir froh wären, wenn diese 12 Millionen € bestehen blieben. Aber daraus werden wir einen entsprechenden Anteil für die Agentur zur Verfügung stellen, damit diese die Aufgaben übernehmen kann.

**Gerhard Wirth (SPD):** Herr Siemer, Herr Reinarz, aus all dem, was Sie jetzt auf die Fragen hin vorgetragen haben, kann ich nicht erkennen, welchen Unterschied Sie sehen zwischen der gesetzlich vorgegebenen Management-Gesellschaft und dem, was Sie mit Ihrer Agentur machen wollen. Vielleicht können Sie mir das noch einmal erklären.

**Walter Reinarz:** Ich glaube, das hat Herr Siemer vorhin mit der Gleichberechtigung aller Zweckverbände und der Gleichberechtigung des Landes in dieser Gesellschaft darzustellen versucht. Wir haben unterschiedlich große Zweckverbände und Kooperationsräume, und wir möchten insgesamt auf gleicher Augenhöhe miteinander verhandeln. Das ist in dieser Agentur, in einer Vereinslösung, sehr sauber dargestellt.

**Ludger Siemer:** Einen Satz nur dazu: Wenn das Land da keinen Unterschied sieht, wenn das Land die Agentur als Management-Gesellschaft ansieht, ist das ja in Ordnung.

**Vorsitzender Manfred Hemmer:** Ich rufe Block 5 auf.

**Dr. Klaus Vorgang (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH):** Herr Vorsitzender! Verehrte Abgeordnete! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst einmal eine kurze Anmerkung zu der Diskussion des heutigen Vormittags. - Ich bedanke mich natürlich auch für die Möglichkeit, hier zu dem ÖPNV-Gesetz etwas zu sagen. - Es heißt "ÖPNV-Gesetz", wir dis-

kutieren aber zu 80 bis 90 % das Thema "SPNV". Ich habe den Eindruck, dass ganz wesentliche Aspekte, die vorhin auch angesprochen worden sind, nämlich die Aspekte der Integration von SPNV und ÖPNV, in diesem Gesetz nicht in dem nötigen Ausmaß berücksichtigt worden sind. Insofern bedanke ich mich auch für die Anmerkung von Walter Reinartz, die er gerade gemacht hat, dass das - vor allen Dingen aus Sicht der Kunden - wichtig ist und daher ein wichtiger Bestandteil sein müsste.

Die Verbundgesellschaft befasst sich seit über 20 Jahren mit dem Thema "Integration und Koordination im ÖPNV" gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den Kommunen. Das ist insbesondere im VRR mit den sehr vielen Akteuren nicht ganz einfach. Das setzt vertrauensvolle Zusammenarbeit und einen Grundkonsens mit allen Beteiligten, vor allem auch mit dem Land, voraus.

Unser Interesse ist es daher, die vorhandenen organisatorischen und vor allen Dingen auch die finanziellen Strukturen so einzupassen, dass auch die Aufgaben für die Zukunft bewältigt werden können. Dabei gibt es eine Reihe strukturpolitischer Ziele, die, glaube ich, Konsens sind: den heutigen Marktteilnehmern eine reelle Chance zu geben, sich auf Wettbewerb einzustellen, bewährte mittelständische Strukturen im ÖPNV zu erhalten, betriebsbedingte Beendigungskündigungen in der Restrukturierungsphase in den Verkehrsunternehmen zu verhindern und die Verantwortung und die Handlungsfähigkeit der Kommunen im ÖPNV zu sichern.

Verkehrspolitisch und aus Sicht der Kunden geht es darum - das ist heute schon mehrfach betont worden -, das Leistungsangebot zu erweitern, es qualitativ zu verbessern, den Zugang zum ÖPNV für den Kunden einfacher zu machen und zu vereinheitlichen sowie den Service rund um den ÖPNV zu verbessern. Stichworte können hier sein: Kundeninformation, das Thema "Ticketing", das gerade angesprochen worden ist, und das Thema "Sicherheit".

Vor diesem Hintergrund begrüßen wir das Anliegen der Landesregierung, das sieben Jahre alte Landesregionalisierungsgesetz den aktuellen Erfordernissen anzupassen. Mit den grundsätzlichen Zielen sind wir einverstanden. Aber wir halten es für problematisch, wenn im Gesetz tendenziell die Marktorientierung zugunsten einer behördlichen Regulation zurückgenommen wird. Dies befürchten wir, wenn nicht in Bezug auf die Änderung von § 5 Abs. 3 - hier geht es um die Aufgaben der Zweckverbände - und § 6 - Management-Gesellschaft - einige Klarstellungen erfolgen und wenn das Finanzierungsthema der Verbundaufgaben, in § 14 geregelt, nicht klarer und eindeutiger gefasst wird. Wir haben dazu in unserer ergänzenden Stellungnahme, die Ihnen heute auf den Tisch gelegt worden ist, ausführlich Stellung genommen. Ich möchte mir daher an dieser Stelle Einzelheiten sparen.

Vor allem aber möchte ich auf die finanziellen Verhältnisse eingehen, auf die Voraussetzungen, die vom Gesetzgeber für die im ÖPNV Verantwortlichen geschaffen werden. Wir haben den Eindruck, dass sich das Land tendenziell aus der finanziellen Verantwortung für den ÖPNV verabschiedet und sich im Wesentlichen darauf beschränkt, Bundesregionalisierungsmittel durchzuleiten.

Wenn Sie, verehrte Abgeordnete, weiterhin eine Qualitätsoffensive im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen wollen, dann muss das Land diese Qualitätsoffensive auch offensiv - auch finanziell - unterstützen. Zwei Kernprobleme sehe ich an dieser Stelle: erstens die Förderung der

Infrastruktur und zweitens die Fahrzeugförderung. Beide Themen sind heute schon mehrfach angesprochen worden. Trotzdem möchte ich sie noch einmal betonen; denn sie sind aus meiner Sicht die wesentlichen Punkte.

Es geht hierbei nicht darum, dass lieb gewordene Schmankerln bewahrt werden sollen, und nicht darum, bequeme Alimentationsverfahren zu bewahren. Wir reden an dieser Stelle über die Zukunft von 17.000 Arbeitsplätzen in den kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR, wir reden darüber, ob die Restrukturierungskonzepte in den Verkehrsunternehmen unter diesen Voraussetzungen noch eine Chance haben, und wir reden darüber, ob es im ÖPNV außer dem Metrorapid noch zukunftssträchtige Investitionen geben wird, Investitionen, die für die Bewältigung der verkehrlichen Herausforderungen von Fußballweltmeisterschaft und Olympia dringend erforderlich sind. Jürgen Hambuch hat vorhin dargestellt, wie das in der "Nacht der Industriekultur" funktioniert hat. Das war ein hervorragendes Beispiel dafür, wie man es machen muss. Aber man muss auch hier Geld in die Hand nehmen.

Schon jetzt werden die Komplementärinvestitionen des Landes nicht mehr aus eigenen Haushaltsmitteln des Landes, sondern aus dem 8.2er-Topf der Bundesregionalisierungsmittel aufgebracht. Gleichzeitig sollen 8.2er-Mittel auch für die Finanzierung des SPNV-Angebots eingesetzt werden. Es liegt auf der Hand, dass damit insgesamt die Höhe der für die Infrastrukturförderung zur Verfügung stehenden Mittel im ÖPNV deutlich zurückgefahren wird.

Die vorgeschlagene Aufteilung der Mittel je zur Hälfte auf SPNV und ÖPNV führt nach den uns vorliegenden Zahlen zu einer deutlichen Schlechterstellung des ÖPNV. Heute werden ca. 80 % der GVFG-Mittel und ca. 75 % der Infrastrukturmittel aus dem Bundesregionalisierungsgesetz für den ÖPNV verausgabt. In Zukunft soll die Aufteilung nur noch 50 : 50 sein; das ist deutlich weniger.

Wir bekräftigen daher die Forderung der VDV-Landesgruppe, in § 12 Abs. 4 den Garantiebetrag in Höhe von mindestens 420 Millionen € aufzunehmen, um die Investitionstätigkeit der Verkehrsunternehmen wenigstens auf dem heutigen Niveau zu halten. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die Verteilung dieser Mittel zwischen SPNV und ÖPNV nicht zulasten des ÖPNV verändert wird.

Ich wiederhole: Wenn Landtag und Landesregierung richtigerweise eine Qualitätsoffensive im ÖPNV wollen, dann müssen sie sie auch entsprechend finanziell dotieren. Weder Verkehrsunternehmen noch kommunale Eigentümer werden hierzu in der Lage sein.

Ich komme nun zu dem letzten und aus meiner Sicht wichtigsten Thema, der vorgesehenen Änderung in der Reduzierung der Fahrzeugförderung. Sie trifft den Nerv der kommunalen Verkehrsunternehmen, sie lässt die Restrukturierungsaktivitäten der Verkehrsunternehmen und der Beschäftigten ins Leere laufen, und sie gefährdet damit die Wettbewerbsfähigkeit und die Existenz der Unternehmen.

Meine Damen und Herren Abgeordneten, das sind keine leeren Floskeln, das ist kein übertriebenes Horrorszenario. Die vorgesehenen Änderungen verringern die Erträge der kommunalen Verkehrsunternehmen in den Jahren 2002 bis 2005 um insgesamt 130 Millionen €, das sind 260 Millionen DM. Damit werden die Ergebnisverbesserungen, die durch Restrukturierungskonzepte erreicht worden sind und erreicht werden, sofort wieder aufgefressen. Man

könnte auch sagen: Lohnverzicht und Mehrarbeit auch der Altbeschäftigten in den Verkehrsunternehmen nach dem Spartentarifvertrag wandern direkt und unmittelbar in den Landeshaushalt. Für die Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Verkehrsunternehmen ist damit nichts gewonnen. Sie können sich vorstellen, dass darüber natürlich in den Verkehrsunternehmen keine besondere Freude herrscht.

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass die Kommunen diesen Einnahmenausfall nicht ausgleichen können. Viele stehen unter dem Thema "Haushaltssicherung".

Sehr verehrte Abgeordnete, ich appelliere dringend an Sie, die Fahrzeugförderung für den ÖPNV erstens auf dem Niveau des Jahres 2001 - Forderung des VDV: 170 Millionen € - zu belassen und diese Summe als Garantiebtrag auch im ÖPNV-Gesetz festzuschreiben und zweitens die Aufteilung des Betrages zwischen Investitionsförderung und Vorhaltekosten während der Restrukturierungsphase der Verkehrsunternehmen festzuschreiben. Nur wenn das Land sich auf diese Weise solidarisch zeigt, haben die Verkehrsunternehmen eine Chance, sich weiterhin erfolgreich auf den Wettbewerb vorzubereiten.

In der Tischvorlage sind wir sehr ausführlich auf das Thema "Fahrzeugförderung" eingegangen, meine Damen und Herren; deswegen möchte ich es bei diesen Anmerkungen belassen.

**Hans-Joachim Sistenich (Aachener Verkehrsverbund GmbH):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Der AVV schließt sich in den wesentlichen Punkten den Positionen an, die heute schon mehrfach - von der Agentur Nahverkehr NRW, von den Kollegen aus den Nachbarverbänden, aber auch von den kommunalen Spitzenverbänden und dem VDV - vertreten worden sind. Ich möchte trotzdem auf einige Punkte und in einem kurzen Rückblick auf den Stand der Dinge eingehen:

Die Regionalisierung war für den AVV - und nicht nur für den AVV, sondern für die meisten Verkehrsverbände in Nordrhein-Westfalen - ein Riesenerfolg. Es sind messbare deutliche Qualitätssteigerungen erreicht worden, es sind erhebliche Nachfragesteigerungen erreicht worden - allein im Bereich der Bahn, wenn ich das Beispiel einmal nennen darf, 25 % in nur fünf Jahren. Es hat eine deutliche Erhöhung der Kundenbewegungen in den zurückliegenden Jahren gegeben, wie wir alle uns das nicht erhofft hätten.

Wodurch wurde das möglich? Es wurde dadurch möglich, dass man aufgrund der Aufgabenverantwortung vor Ort und durch eine intensive Koordination zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen Hand in Hand gearbeitet hat. Es wurde dadurch möglich, dass auch auf Landesebene die Zweckverbände mit dem Land vernünftig zusammengearbeitet haben. Und es wurde, was ganz wichtig ist, durch die Finanzausstattung von Bund und Land erst ermöglicht.

Der Gesetzentwurf und die Reduktion der Finanzausstattung - das muss man zusammen betrachten - hinterlassen einen sehr faden Beigeschmack, und es sieht aus, als ob wir in der Tat einem Wendepunkt in einer sehr erfolgreichen Nahverkehrspolitik im Land Nordrhein-Westfalen entgegengehen, obwohl die Anforderungen sowohl aus Sicht der Kunden - das haben wir heute mehrfach gehört - als auch aus Sicht der Städte und Gemeinden als auch aus Sicht des Landes, wenn man sich das Qualitätsprofil anschaut, das auch im Masterplan nie-

dergelegt ist, weiter steigen. Von daher sehen wir hier einen Bruch in der weiteren Entwicklung.

Ich möchte jetzt nicht auf alle Einzelaspekte noch einmal eingehen - diese sind vielfach genannt worden -, sondern nur drei wesentliche Punkte hervorheben:

Erstens. Die Grundlage im Bereich des SPNV muss das Angebot Integraler Taktfahrplan Stufe 2 sein. Nur dadurch sind Planungssicherheit, Handlungsfähigkeit und die Bestellmöglichkeit für die Zweckverbände gegeben. Alles andere ist nicht machbar, ist nicht möglich, widerspricht auch den Möglichkeiten, die sich im Wettbewerb oder bei Vertragsabschlüssen ergeben.

Der zweite Punkt - diesen hat Klaus Vorgang schon sehr treffend berücksichtigt, und da ist die Tragweite nach unserer Einschätzung überhaupt noch nicht offen diskutiert worden -: Die Einschränkung bei § 13 in der Fahrzeugförderung, sprich 33 % Mittelkürzung bei gleichzeitiger Umstellung des Verfahrens, nämlich Wegfall der Vorhalteförderung, führt zu ganz erheblichen Mehrbelastungen, insbesondere bei den kommunalen Verkehrsunternehmen, und dadurch zu einer erheblichen Mehrbelastung für die kommunalen Haushalte. Sie kennen die Situation der kommunalen Haushalte. Was das bedeutet, muss jedem klar sein. Allein für den AVV ergibt sich in den nächsten vier Jahren eine Mehrbelastung von 12,5 Millionen € .

Das bedeutet - da kann ich nur bestätigen, was die Vertreter von VRR und VRS schon gesagt haben -, dass Restrukturierungserfolge allein durch diese einzelne Änderung im Gesetz und in der Finanzausstattung fast gänzlich aufgezehrt werden. Das bedeutet unter dem Strich: Damit ist der Nahverkehr auf dem heutigen Niveau gesichert. Das muss man klipp und klar erkennen und daher der dringende Appell an Sie, das, sowohl was das Volumen der Ausstattung als auch was die Regelung der Vorhaltekostenförderung angeht, noch einmal zu überdenken.

Wir plädieren sogar dafür, den Aufgabenträgern eine gänzliche Wahlfreiheit im Verfahren zu lassen, sodass diese Finanzmittel optimal vor Ort eingesetzt werden können. Die Befürchtung, dass durch eine Vorhaltekostenregelung die Qualität sinken würde, können wir im AVV, aber auch nach den Kenntnissen im VRR hieb- und stichfest widerlegen. Die Qualität ist seit 1997 in der Fahrzeugtechnik und in allen anderen Kriterien, die dafür entscheidend sind, kontinuierlich gestiegen. Ich meine auch, dass die Möglichkeit besteht, die Vorhaltekostenförderung in einer Verwaltungsrichtlinie an Qualitätsmerkmale zu koppeln oder dass die Zweckverbände dies vor Ort machen.

Letzter Punkt, Management-Gesellschaft: Lange ist darüber diskutiert worden. Ich meine, es ist gelungen, das gesamte Know-how der Fachbranche in Nordrhein-Westfalen - so will ich das einmal sagen - in dieser Agentur Nahverkehr NRW zu bündeln. Das ist das Entscheidende, dass nicht irgendwelche Konzepte durch Gutachter erstellt werden, sondern dass sich die Experten vor Ort zusammenraufen und zu Lösungen finden, die kundengerecht sind, ob es in Tariffragen ist, ob es in anderen fachspezifischen Fragen ist, wenn es darum geht, landesweite Regelungen zu ermöglichen. Diese Plattform ist geschaffen worden, sie ist vor allen Dingen unter schlanken Rahmenbedingungen geschaffen worden. Entscheidend ist hierbei aber auch, dass die Zuständigkeit vor Ort dadurch nicht ausgehöhlt wird, sondern erhalten bleibt. Wir erreichen mit dem Land gemeinsam letztlich das Ziel, für die Kunden - sie sind unsere eigentlichen Ansprechpartner - zu neuen und optimierten Lösungen zu kommen.

Ich will es dabei bewenden lassen. Ich hoffe, dass sich das, was die Kollegen heute sehr eindringlich an Sie gerichtet haben, sich sowohl im Gesetz als auch in den Verwaltungsrichtlinien wiederfinden wird. Wir sind der Auffassung, dass das Land Nordrhein-Westfalen, das schon einmal - das kann man sagen, meine ich - die Nummer eins in Sachen Nahverkehr darstellte, ansonsten erheblich zurückfallen würde.

**Stellv. Vorsitzender Günter Langen:** Damit ist Block 5 abgeschlossen, sodass die Kolleginnen und Kollegen jetzt die Möglichkeit haben, Fragen zu stellen.

**Gerhard Wirth (SPD):** Die Frage geht an Herrn Vorgang: Habe ich Sie richtig verstanden, dass das Betriebsergebnis Ihres Unternehmens abhängig davon ist, was Sie an Vorhaltekosten vom Land bekommen?

**Dr. Klaus Vorgang:** Das natürlich nicht. Wir haben in unseren Verkehrsunternehmen berechnet, dass wir durch diese gesetzliche Änderung, die zu veränderten Fahrzeugförderungskosten für den investiven Bereich und bei den Vorhaltekosten führt, in den nächsten vier Jahren eine Ergebnisverschlechterung von insgesamt 130 Millionen € haben werden. Gegenzurechnen sind die Restrukturierungsbemühungen auf der Aufwandsseite. Das Ganze saldiert sich, sodass die Bemühungen in den Verkehrsunternehmen, die Diskussionen mit den Gewerkschaften und mit den Mitarbeitern, die dort - auch bei dem Altpersonal - zu deutlichen Einschränkungen führen, letztlich zu einem unveränderten Ergebnis führen.

**Stellv. Vorsitzender Günter Langen:** Ich rufe Block 6 auf.

**Achim Oberwörmeier (Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH, Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH, Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen mbH):** Herr Vorsitzender! Meine Damen, meine Herren! Sehr verehrte Abgeordnete! Auch die lokalen Aufgabenträgergesellschaften im öffentlichen Personennahverkehr sind durchaus in der Lage, ihre Arbeit zu koordinieren und sich abzustimmen. Sie sehen, dass unsere Abstimmung so weit geht, dass ich heute dazu erkoren wurde, zu Ihnen zu sprechen. Unsere Koordination geht allerdings nicht so weit, dass alle heute hier vertretenen lokalen Aufgabenträger auch zur Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft gehören. Das heißt, ich vertrete hier die Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe. Wir haben allerdings unter den lokalen Aufgabenträgergesellschaften unsere Stellungnahmen abgestimmt.

Vielleicht noch zur Klarstellung, weil ich das Gefühl habe, in der Gesprächsliste ein wenig falsch einsortiert worden zu sein: Wir vertreten tatsächlich die Kreise und kreisfreien Städte in Nordrhein-Westfalen als Aufgabenträger, und zwar diejenigen, die eigene Aufgabenträgergesellschaften gegründet haben. Wir vertreten nicht die Verkehrsunternehmen; Verkehrsunternehmen sind nicht unsere Gesellschafter.

Grundsätzlich vorausschicken möchte ich - das ist eben auch schon einmal deutlich geworden -, dass der Hauptförderschwerpunkt des Landes im Schienenverkehr liegt und dass dieser deshalb natürlich entsprechend hohe Beachtung findet, dass aber die Verkehrsleistungen tat-

sächlich zu ca. 80 % von Bussen und Straßenbahnen erbracht werden. Das muss man, glaube ich, bei der Beurteilung des Gesetzes auch berücksichtigen. Richtigerweise ist daher auch im Zuge der Regionalisierung des ÖPNV vor nunmehr sieben Jahren die Zuständigkeit vor Ort, also direkt an der Schnittstelle zum Kunden, positioniert worden. Die tatsächliche Entwicklung zeigt, dass die Kunden dies durch Nachfragesteigerung entsprechend honorieren.

Als Nebensatz: Es freut mich natürlich besonders, dass einige Vorredner bereits auf die Notwendigkeit der lokalen Kompetenz vor Ort, also auf die Kompetenz der lokalen Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV, hingewiesen haben.

Ich will meinen Fokus aber auf die Themen lenken, die für die lokalen Aufgabenträger nicht akzeptabel erscheinen. Auf den Fragenkatalog, der uns nur indirekt berührt, will ich nicht weiter eingehen. Wir haben grundsätzliche Bedenken in folgenden Punkten:

Erstens. Wir haben Sorgen bezüglich der Aufnahme der Magnetschwebebahn in den ÖPNV.

Zweitens. Wir vermissen Einvernehmensregelungen im Zusammenwirken zwischen lokalen Aufgabenträgern und den Zweckverbänden im Aufstellungsverfahren für den SPNV-Nahverkehrsplan.

Drittens. Wir erwarten eine Gleichbehandlung bei der Finanzierung der Zweckverbände und der lokalen Aufgabenträger.

Viertens. Wir befürchten eine wettbewerbsschädliche Fahrzeugförderung für den Bus.

Fünftens. Wir sehen eine mangelnde Gewichtung der Nahverkehrspläne bei der Genehmigungspraxis.

Sechstens. Wir sehen durchaus Eingriffe in das Recht auf kommunale Selbstverwaltung.

Zum Einzelnen:

Zur Einvernehmensregelung in den Aufstellungsverfahren der Nahverkehrsplanung: Eine deutlich erkennbare Schieflage resultiert unserer Ansicht nach aus der unterschiedlichen Behandlung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden und der Kreise selbst. Während im Aufstellungsverfahren für den kommunalen Nahverkehrsplan nach § 9 Benehmens- bzw. Einvernehmensregelungen für Städte und Gemeinden vorgesehen sind, fehlen solche Grundlagen für die kommunalen Aufgabenträger gegenüber den Zweckverbänden völlig. Hieraus können sich bei bestimmten Konstellationen durchaus große Schwierigkeiten entwickeln.

Zur mangelnden Gewichtung in der Aussagekraft der Nahverkehrspläne selbst: Bislang waren die Ziele des Nahverkehrsplans lediglich von den Genehmigungsbehörden zu beachten. Es bestand aber keine Verbindlichkeit zur Anwendung der Festlegungen im Nahverkehrsplan durch diese Genehmigungsbehörden. Da einerseits bei den Genehmigungsbehörden keine eigene Planungskompetenz besteht, andererseits genau diese laut Gesetz uns Aufgabenträgern zukommt - in Klammern: zudem natürlich auch die Finanzierungsverpflichtung -, wäre es folgerichtig, dass der Nahverkehrsplan gegenüber der Genehmigungsbehörde deutlich höheres Gewicht erhielte. Das passiert auch in den Formulierungen zum Gesetz, ist aber unserer

Ansicht nach nicht weitgehend genug bzw. gibt den beabsichtigten Grundgedanken nicht entsprechend wieder.

Im Rahmen der Daseinsvorsorge sollte vielmehr der Nahverkehrsplan nach § 2 Abs. 5 nicht eine "ausreichende", sondern eine "angemessene" Verkehrsbedienug sicherstellen. Um dieser Anforderung gerecht werden zu können, sollte § 8 entsprechend ergänzt werden, sodass vielmehr das Maß der "angemessenen Verkehrsbedienug" durch die jeweils zuständigen Aufgabenträger zu definieren ist. Die Festlegung dieses Maßes ist nämlich unseres Erachtens eine substantielle Aufgabe der kommunalen Selbstverwaltung. Eine solche Klarstellung ist erforderlich, da uns genau in diesem Punkt die Genehmigungspraxis eigentlich immer wieder lähmt, die Ziele im Nahverkehrsplan umzusetzen.

Zum Thema der Finanzierung: Vorab: Die Zweckverbände und auch die lokalen Aufgabenträger, also die Kreise und kreisfreien Städte, haben bislang jeweils zusätzliche, also erhöhte Fördermittel, zum einen in der erhöhten Verbundförderung - damals 1 DM pro Einwohner - und auch für die Fahrzeugförderung - Aufstockung um 100 Millionen DM - in diesem Bereich erhalten. Diese bisherige freiwillige zusätzliche Förderung der Zweckverbände wird nunmehr gesetzlich festgeschrieben, eine entsprechende Regelung für die lokalen Aufgabenträger fehlt aber leider.

Immerhin gab es in den Jahren 2000 und 2001 eine um 100 Millionen DM aufgestockte Fahrzeugförderung, die auch dringend erforderlich war, insbesondere bei uns im ländlichen Raum. Diese Aufstockung erfolgte, um eine Gleichbehandlung der alten und neuen Zweckverbände sowie der lokalen Aufgabenträger herbeizuführen. Die Fahrzeugförderung ist in 2002 bereits wieder vollständig zurückgefahren worden und taucht auch im ÖPNV-Gesetz Nordrhein-Westfalen nicht mehr auf.

Somit entsteht unserer Ansicht nach eine Schieflage der Finanzierung und die Option auf sonstige Investitionsmaßnahmen, die zusätzlich in § 13 aufgeführt wird, läuft offensichtlich ins Leere. Zudem gelten für die so genannten sonstigen Investitionsmaßnahmen sehr enge Verwendungsmöglichkeiten. Das grenzt sich im Grunde genommen noch einmal gegen die sehr freizügige Mittelverwendung durch die Zweckverbände ab. Insgesamt muss man sagen, dass die finanzielle Ausstattung der Zweckverbände gegenüber den lokalen Aufgabenträgern an dieser Stelle deutlich auseinander driftet.

Wenn ich mich recht erinnere, ist am Vormittag von einer Vertreterin des DGB die Frage des Standards in Bussen angesprochen worden. Wir befürchten, dass gerade im ländlichen Raum durch die fehlende Erhöhung der Fahrzeugfördermittel sogar ein Rückschritt eingeleitet wird. Wir können in diesem Jahr die Fahrzeuge nur noch mit einer Quote von 29 % fördern. 40 % waren einmal im Gesetz vorgesehen. Diese 29 % erreichen wir auch nur deshalb, weil die ersten Unternehmen ihre Förderanträge schon wieder zurückgenommen haben und weiterhin ihre alten Fahrzeuge einsetzen werden. Das ist im Grunde genommen kontraproduktiv für die Entwicklung der Standards im ÖPNV.

Der bestehende Nachholbedarf gerade im ländlichen Raum bedeutet für uns: Diese erhöhte Verbundförderung von insgesamt 300 Millionen DM - es ist auch schon in Euro umgerechnet worden; ich glaube, es sind 170 Millionen € gefordert worden - muss im Gesetz festgeschrieben werden, wenn man die Standards im ÖPNV überhaupt verbessern will. Wenn ich auch

noch im Ohr habe, dass durch die Gründung der Agentur Nahverkehr der gesamte Managementbereich günstiger zu haben ist, wäre das vielleicht auch eine Option, die Mittel entsprechend umzuleiten.

Dieses Thema leitet mich gleich weiter zur Fahrzeugförderung. Vor diesem Hintergrund haben wir bei der derzeitigen Regelung wettbewerbsrechtliche Bedenken. Auch die Busförderung sollte in Zukunft auf jeden Fall diskriminierungsfrei gestaltet werden; denn was für den SPNV gilt, gilt natürlich auch für den Bus-ÖPNV. Ich denke, dass entsprechende Urteile der Vergabekammern auch uns drohen. Deshalb ganz klar unser Votum, die Regelungen zur Fahrzeugförderung daraufhin noch einmal anzupacken und zu verändern. Denn die ausschließlich vorgesehene Investitionskostenförderung steht unseres Erachtens im Widerspruch zum Wettbewerbsrecht.

Lassen Sie mich abschließend noch auf einen Punkt zu sprechen kommen, der für uns mit zu den wichtigsten gehört, das Recht auf kommunale Selbstverwaltung. Die Zuständigkeiten der Aufgabenträger sind klar definiert: Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV ist Sache der Aufgabenträger, so auch der lokalen Aufgabenträger mit dem Beschlussorgan Kreistag. Daher müssen natürlich alle Festlegungen für Qualität, Marketing und Tarif auch auf der Kreisebene bleiben. Würde diese Festlegung von Standards beispielsweise durch Dritte erfolgen, würden daraus natürlich sofort finanzielle Konsequenzen resultieren, und das kann unserer Auffassung nach nicht sein. Lassen Sie mich dazu ein Beispiel geben:

Die Aufgabenträger sind zuständig für Ausschreibungen, und diese sind natürlich unmittelbar relevant für die Kosten. Wenn hier Vorgaben bestehen, beispielsweise was Standards angeht, was Qualität angeht, zum Marketing, aber auch zum Tarif, der natürlich über die Ergiebigkeit letztlich die Aufgabenträger als Bestellerorganisation etwas angeht, dann ist das sofort für die Kostenstrukturen der ausschreibenden Stellen relevant.

Wenn ich das einmal auf die Kreisebene fokussiere, dann werden sich derzeit im ÖPNV die Kreise in irgendeiner Form als Auftraggeber, als ausschreibende Stellen refinanzieren müssen. Wie machen sie das? Über die differenzierte oder allgemeine Kreisumlage! Das heißt, hier sind die Städte und Gemeinden sofort im Boot. Diese sind allerdings nicht Zweckverbandsmitglieder. Somit könnten wir uns - bei der derzeitigen verheerenden Situation der kommunalen Haushalte in den Städten und Gemeinden - sofort vorstellen, dass es zu Klageverfahren in dem Zusammenhang kommen würde, wenn von dritter Seite den ausschreibenden Stellen entsprechende Vorgaben zu diesen Themen gemacht werden würden.

Als Resümee möchte ich somit unsere Sorge zum Ausdruck bringen, dass die Novellierung des Regionalisierungsgesetzes möglicherweise die kommunale Selbstverwaltungsaufgabe einschränkt. Wir bitten daher inständig, dies im weiteren Verfahren entsprechend zu würdigen, zu überprüfen und möglicherweise auch noch einmal zu ändern.

**Martin Mäule (Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte mich zunächst bedanken, dass ich als Vertreter der Verkehrsunternehmen im Raum Paderborn/Höxter ein paar Worte an Sie richten darf.

Ich stelle immer wieder fest, dass die Situation im ländlichen Raum aus der Situation von Ballungsgebieten abgeleitet wird, wie wir sie auch in Düsseldorf vorfinden. Doch ich darf sie darauf hinweisen, dass das ein gravierender Unterschied ist, ganz einfach ableitbar: Unsere Kommunen in den beiden Kreisen Paderborn und Höxter haben gerade einmal zu 50 % einen Bahnhof. Das heißt, 50 % aller Verkehre bei uns sind Busverkehre. Das bedeutet auch, dass diese Busverkehre zu einem erheblichen Teil - auf einigen Linien sind es bis zu 95 % - aus dem Schülerverkehr bestehen.

Diese Verkehre können in dieser Weise nur aufrechterhalten bleiben, wenn die Finanzierung gemäß der Ausgleichszahlung nach § 47 a PBfG, der Schwerbehindertenausgleich und die Fahrzeugförderung in heutiger Weise aufrechterhalten bleiben. Diese Verkehre sind bis heute eigenwirtschaftlich. Wir wollen darauf hinweisen, dass gerade die Kundennähe, die zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen nötig ist, eine Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs ermöglicht.

Meine Damen und Herren! Wenn der Fahrgast einsteigt, steigt er zunächst einmal in einen Bus und damit in einen Raum der Verkehrsunternehmen ein und nicht in ein Büro. Das ist wichtig für die Umsetzung; denn die Schnittstelle muss für den Kunden passen, und dort liegen die Erfahrungen bei den Verkehrsunternehmen vor. Dass dies einer Verantwortung in der Region bedarf, erkennen Sie schnell; denn auch in unserem kleinen Raum sind es lediglich 15 % der Fahrgäste, die diesen Raum verlassen; alle anderen bleiben bei uns.

Dass wir Definitionen von Produkt- und anderen Qualitätsstandards vor Ort benötigen und nicht in großen einheitlichen landesweiten Regionen, das versteht man eigentlich sehr schnell, wenn man weiß: Der Fahrgast fährt zunächst vor Ort.

Auf die Magnetschwebebahn möchte ich insofern eingehen, als dass diese räumlich nicht zwischen Pader und Weser unterwegs ist. Wenn wir aber bereits heute Einschnitte bei der Fahrzeugförderung zu verzeichnen haben, bleibt natürlich die Gefahr, dass doch morgen das Geld fehlt und letzten Endes in der Region nicht mehr ankommt. Das bedeutet, dass der ÖPNV in den ländlichen Regionen zurückgefahren werden muss. - Das soll genügen.

**Eugen Puderbach (Regionalverkehr Köln GmbH):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Zunächst möchte ich mich dafür bedanken, dass Sie mir Gelegenheit geben, zum Entwurf des ÖPNV-Gesetzes aus Sicht eines Unternehmens, das überwiegend in der Fläche operiert und ausschließlich Busverkehr durchführt, Stellung zu nehmen. Gestatten Sie mir einige grundsätzliche Anmerkungen, die über unsere schriftliche Stellungnahme, die Ihnen vorliegt, hinausgehen:

Wir begrüßen grundsätzlich, dass das Gesetz novelliert wird. Es wird auch überhaupt nicht bestritten, dass die größten Verkehrsprobleme des Landes in den Ballungsräumen existieren. Die Probleme lassen sich vernünftigerweise nur durch Umstieg auf den ÖPNV lösen und primär mit dem SPNV bewältigen. So weit, so gut.

Wir dürfen dabei aber Folgendes nicht vergessen: In unserem Land Nordrhein-Westfalen leben Menschen in der ländlichen Region, und zwar mehr als in den Städten. 10 Millionen Menschen leben außerhalb der Ballungsräume Rhein-Ruhr, Aachen, Bielefeld. Das heißt,

52 % leben auf dem Land. Viele dieser Menschen arbeiten aber in der Regel in den Metropolregionen, andere gehen dort zur Schule. Das ist die Klientel, für die unsere Unternehmen die notwendige Mobilität sicherstellen. Wir erbringen täglich mit 700 Fahrzeugen eine Verkehrsleistung von 110.000 km, um diese Menschen aus dem Bergischen, der Eifel und der Rhein-Peripherie nach Köln und Bonn zu den leistungsstarken SPNV-Strecken zu bringen bzw. von dort abzuholen. Diese Fahrleistung wird im Übrigen zu einem Anteil von ca. 40% durch private Unternehmen erbracht.

Warum erzähle ich das in epischer Breite? Wir alle gemeinsam haben heute Vormittag gehört und haben in den letzten Monaten auch oft gelesen, dass wir uns bemühen, den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel voranzubringen, weil es hierzu eigentlich keine Alternative gibt. Größere Ereignisse im Land Nordrhein-Westfalen - mit Sicherheit im Jahr 2006, unter Umständen im Jahr 2012 - werfen ihre Schatten voraus. Wir alle predigen das Hohelied der Mobilitätsgarantie. Jeder hier im Saal weiß, dass das viel Geld kostet. Dieses Geld haben die Aufgabenträger, also die Gebietskörperschaften, infolge von Steuerausfällen und infolge der Auswirkungen von Leistungsgesetzen auf Bundes- und Landesebene, deren Folgen in die Städte und Gemeinden verlagert worden sind, immer weniger. Auch der aktuelle Entwurf des GFG gibt nicht zu der Hoffnung Anlass, dass sich die Situation der Kommunen in unserem Land verbessern wird.

Es sind schlicht Ängste, die meine kommunalen Eigentümer umtreiben, wenn sie sehen, dass der Metrorapid als gleichwertiges Verkehrsmittel in das Gesetz aufgenommen werden soll. Da nützen wohlfeile Erklärungen, wie die, der Metrorapid nehme den anderen Verkehrsmitteln nichts weg, nicht viel. Dieses Transportmittel begünstigt ausschließlich die Region Rhein-Ruhr, während alle anderen die Zeche mit bezahlen sollen. Daher plädieren wir wie der Verband der privaten Nordrhein-Westfälischen Omnibusunternehmen NWO für ein gesonderes Metrorapid-Gesetz, um klarzustellen, was es kostet und was es bringt.

Zur verkehrspolitischen Sinnhaftigkeit will ich mich hier nicht äußern, das haben andere heute Vormittag zur Genüge getan. Ich will aber eines deutlich machen: Die Diskussion in den Landesgremien hat gezeigt, dass die Landesregierung dieses symbolträchtige Projekt "Metrorapid" industriepolitisch will. Aber es sollte nicht zulasten eines über Jahrzehnte mühsam aufgebauten Nahverkehrssystems, auf das NRW zu Recht stolz ist, finanziert werden.

Ein weiterer Hinweis sei mir noch gestattet. Er gilt dem Schülerverkehr und damit dem Umgang mit unseren Kindern, die in Zeiten von PISA und zum Schuljahresbeginn gern als "unserer Zukunft" bezeichnet werden. Weil es den Kommunen äußerst schlecht geht, das heißt, weil sie bei Bildung, bei Sozialem und bei anderem sparen müssen, sparen sie nicht nur bei den Schulbüchern, sondern als Nächstes auch bei der Schülerbeförderung. Das kann aber nicht in unserem Sinne sein. Das sind die Kunden, welche wir auch für morgen im Auge behalten müssen, für deren Sicherheit und Wohlergehen wir alle zusammen eine besondere Verantwortung haben, nämlich unsere Kinder. In unseren Unternehmen machen die Schüler etwa 50 % der Fahrgäste aus. Die Eltern vertrauen darauf, dass ihre Kinder in den Bussen gut aufgehoben und geschätzte Fahrgäste sind.

Vor diesem Hintergrund ist es nicht nachvollziehbar, dass z. B. die Ausgleichsleistungen für überdurchschnittlich hohe Schülerfahrkosten, die selbstverständlich auch wieder nur für Gemeinden in ländlichen Gebieten von NRW erforderlich sind, ab 2003 durch diesen Landtag

ersatzlos gestrichen werden sollen. Es handelt sich insgesamt um einen Betrag von ca. 18 Millionen € pro Jahr. In unserer Region sind hiervon allein 28 Städte und Gemeinden betroffen. Vier dieser Kommunen stehen kurz davor oder sind bereits durch Haushaltssicherungskonzepte in ihrer Selbstverwaltung eingeschränkt.

Drei Beispiele möchte ich benennen: Der Gemeinde Blankenheim im Kreis Euskirchen werden 500.000 €, der Gemeinde Windeck im Rhein-Sieg-Kreis werden 370.000 € und der Gemeinde Kürten im Rheinisch-Bergischen Kreis werden 250.000 € Ausgleichsleistungen ersatzlos gestrichen. Dies macht bis zu 4 % der Verwaltungshaushaltsmittel der jeweiligen Gemeinde aus.

In diesen und anderen Gemeinden werden konkrete Überlegungen über eine massive Einschränkung der Schülerbeförderung angestellt - und dies, obwohl in vielen Fällen Verkehr in Kombination mit Leistungen nach § 42 PBfG durchgeführt wird. Die erforderlichen Kürzungen könnten dazu führen, dass die Grundversorgung nicht mehr überall gewährleistet wäre.

Gleichzeitig kündigt die Bundesregierung das durchaus positive Projekt "Ganztagsbetreuung" an. Wer aber soll die Beförderung dieser Gruppe ganztagsbetreuter Kinder bezahlen, die eine zusätzliche Beförderung zu anderen Zeiten benötigt, als dies heute erforderlich ist?

Mir stellt sich daher doch nur eine Frage: Sollten wir bei der dramatischen Finanzsituation nicht zunächst einmal die finanziellen Grundbedürfnisse im ÖPNV befriedigen, bevor wir neue, kostspielige Projekte beginnen?

**Stellv. Vorsitzender Günter Langen:** Da es keine Fragen zu Block 6 gibt - wahrscheinlich auch deshalb, weil viele Fragen wiederkehrend sind und bereits gestellt wurden -, kommen wir nun zu Block 7.

**Mirko C. A. Schnell:** Sehr geehrte Damen und Herren! In meinen folgenden Ausführungen möchte ich mich auf das Thema "Fahrzeugpool" und damit auf die Frage 10 bzw. auf die Fragen zu § 13 aus dem Fragenkatalog konzentrieren.

Mehr Wettbewerb im SPNV repräsentiert eine wesentliche Idee der Regionalisierung. Wie Sie alle wissen, fand dieser Wettbewerb um den SPNV-Markt jedoch bisher nur in beschränktem Umfang statt. Nur ein geringer Teil der ausgeschriebenen Leistungen ging an private Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Gründe dafür sind vielschichtig. Auch mit den im SPNV eingesetzten Fahrzeugen verbinden sich diese Ursachen.

Wie beispielsweise die Trasse stellt ein Schienenfahrzeug eine unabdingbare Voraussetzung für das Erbringen von SPNV-Leistungen dar. Im Gegensatz zur DB AG verfügen deren Wettbewerber in der Regel nur über unzureichende Fahrzeugreserven, um die betrieblichen Verpflichtungen aus einem neuerlich abgeschlossenen Verkehrsvertrag umgehend erfüllen zu können. Vielmehr mussten die Konkurrenten der DB AG bisher fast ausnahmslos neue Fahrzeuge beschaffen.

Zum einen konnten die Wettbewerber der DB AG daher im Falle einer verspäteten Auslieferung der Fahrzeuge nicht auf einen Pool an Altfahrzeugen zurückgreifen, um die ersten Wochen oder Monate damit zu überbrücken. Zum anderen sehen sich diejenigen Eisenbahnverkehrsunternehmen einem enormen absoluten Investitionsbedarf gegenüber, die nicht über geeignete Fahrzeuge verfügen. Diesen Finanzierungsbedarf können sie wahrscheinlich nicht einmal mit Fremdkapital bewältigen, beispielsweise, weil Banken ihnen als Neulingen möglicherweise nicht die erforderliche Bonität zusprechen. Dieser Punkt gilt weniger für kommunale Verkehrsunternehmen und für die privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen, hinter denen große internationale Konzerne stehen.

Eine Beschaffung von Neufahrzeugen kostet nicht nur Zeit, sondern birgt auch ein Investitionsrisiko in sich. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen erbringen ihre SPNV-Leistungen derzeit fast ausschließlich im Auftrag der Aufgabenträger. Diese so genannten Verkehrsverträge haben im Moment Laufzeiten bis zu maximal 15 Jahren. Ferner besteht für einen SPNV-Aufgabenträger kein Zwang, einen Vertrag nach dessen Ablauf automatisch mit dem bisherigen Eisenbahnverkehrsunternehmen zu verlängern. Vielmehr kann der Aufgabenträger nach Vertragsablauf auch ein anderes Eisenbahnverkehrsunternehmen beauftragen.

Unter diesen beschriebenen Rahmenbedingungen kann die Situation eintreten, dass für die Fahrzeuge vor dem Ende der technischen Nutzungsdauer oder sogar vor dem Ende der Abschreibungsdauer beim Eigentümer kein Einsatzbedarf mehr besteht. Daher können die Fahrzeuge aus betrieblicher Sicht verkauft werden. Dies kann aber mit Problemen für das verkaufende Eisenbahnverkehrsunternehmen behaftet sein. Allein bis sich Verkäufer und Käufer gefunden haben, werden möglicherweise hohe Kosten entstanden sein. Diese Wiederverwendungsproblematik sinkt tendenziell mit zunehmender Unternehmensgröße und beeinflusst die Finanzierungskosten, die ein Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Fahrzeugbeschaffung hat.

Damit sind drei potenzielle Barrieren benannt, die es bisher vor allem neuen, vornehmlich privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen erschwert haben, im Markt zu bestehen bzw. sich überhaupt am Wettbewerb zu beteiligen: erstens die Verfügbarkeit von Fahrzeugen zu einem bestimmten Zeitpunkt, zweitens der mögliche Fall einer fehlenden Wiederverwendung der Fahrzeuge vor Ablauf der Abschreibungsdauer, drittens die mangelnden Finanzierungsmöglichkeiten.

Das Wissen um diese Fahrzeugproblematik hat die Aufgabenträger im SPNV bisher zu der Einschätzung bewogen, dass es auf manch denkbare Ausschreibung wahrscheinlich zu wenige Wettbewerber geben wird und sich daher ein solches Verfahren nicht lohnt. Dadurch entstand ein Teufelskreis: Es gab zu wenig Ausschreibungen, weil es zu wenig potente Wettbewerber zur DB AG gab, und es existieren zu wenig potente Wettbewerber zur DB AG, weil es zu wenig Ausschreibungen gab. Diese sich gegenseitig verstärkenden Tatbestände gilt es zu beseitigen, indem die genannten Hindernisse abgebaut werden. Wie also sind diese Barrieren in den Griff zu bekommen?

Ein Fahrzeugpool stellt eine mögliche Lösung für die oben geschilderten Probleme dar. Ein Pool ermöglicht es auch neuen oder kleinen Eisenbahnverkehrsunternehmen, sich um größere SPNV-Pakete zu bewerben, sei es auf dem Weg über Ausschreibungen oder über eine frei-

händige Vergabe. Somit steigt durch einen Fahrzeugpool die Anzahl der potenziellen Wettbewerber um SPNV-Leistungen an, was wiederum die Intensität erhöht.

Darüber hinaus kann ein Fahrzeugpool für den Fall von Vorteil sein, dass ein SPNV-Aufgabenträger einen bestehenden Verkehrsvertrag mit einem Eisenbahnverkehrsunternehmen wegen mangelnder Vertragserfüllung kündigen möchte; denn ein Pool stellt dann kurzfristig Rollmaterial für einen neuen SPNV-Betreiber zur Verfügung.

Ferner eröffnet ein Fahrzeugpool den SPNV-Aufgabenträgern mehr Flexibilität bei der Festsetzung von Vertragslaufzeiten. So können sie die Laufzeit der Verkehrsverträge kürzer halten als die Abschreibungsdauer der dafür eingesetzten Fahrzeuge, ohne dabei die fahrzeugbezogenen Argumente für längere Laufzeiten berücksichtigen zu müssen; denn ein Pool entbindet das einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen von einem hohen Investitionsbedarf, der ansonsten lang laufende Verkehrsverträge rechtfertigen würde. Ebenso können sich neue Anbieter bei Existenz eines Pools so etablieren, wie das nur bei lang laufenden Verkehrsverträgen der Fall wäre.

Gleichermaßen entfällt das Problem, das sich aus einer nicht vorhandenen Kongruenz von Verkehrsvertragslaufzeit und Finanzierungsdauer der Fahrzeuge ergibt; denn es wird gegebenenfalls der Pool fremdfinanziert und nicht das einzelne Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Außerdem besteht im Gegensatz zu einem Eisenbahnverkehrsunternehmen die Kernaufgabe eines Poolbetreibers darin, den Einsatz der Fahrzeuge über den gesamten Abschreibungszeitraum hinweg sicherzustellen, und zwar durchaus bei mehreren Eisenbahnverkehrsunternehmen. Vertragslaufzeiten von fünf bis acht Jahren haben im Vergleich zu Vertragslaufzeiten von beispielsweise 15 Jahren den Vorteil, dass sie zu einem relativ kontinuierlichen Wettbewerb um SPNV-Leistungen führen. Ferner ermöglichen sie eine kurzfristige Umsetzung neuer Verkehrskonzepte und eine relativ flexible Verlagerung von Verantwortung, z. B. vom SPNV-Aufgabenträger zum EVU oder umgekehrt.

Indirekt kann der Zuschussbedarf pro Zugkilometer auch deshalb zurückgehen, weil der Fahrzeugpoolanbieter durch seinen Marktüberblick eher in der Lage ist, die Fahrzeuge in planmäßigen Standzeiten an Dritte zu vermieten.

Darüber hinaus kann ein solcher Pool wegen seines Bündelungseffekts die Beschaffungs- und Investitionskosten senken. Es ist anzunehmen, dass dadurch und durch einen zunehmenden Wettbewerb um den SPNV-Markt insgesamt der Zuschussbedarf pro Zugkilometer sinkt. Im Endeffekt wird so mehr SPNV mit den verfügbaren Mitteln möglich.

Dabei stellt sich grundsätzlich die Frage, ob ein solcher Pool vom Staat oder von der Privatwirtschaft anzubieten ist. Auf der Basis des marktwirtschaftlichen Systems in Deutschland sehe ich keine unmittelbare Rechtfertigung dafür, dass eine solche Leistung vom Staat angeboten werden sollte, solange auch Private dies können. Vielmehr nutzt ein staatliches Engagement vorhandenes Wissen der Privatwirtschaft nicht, welches beispielsweise die Schienenfahrzeug-Poolbetreiber in England oder Unternehmen in verwandten Tätigkeitsfeldern bereits besitzen.

Die Tatsache, dass bisher Private in Deutschland keinen Pool für den SPNV eröffnet haben, stellt keine hinreichende Begründung für eine Leistungserbringung durch den Staat dar. Eine solche Poollösung war für Private aufgrund der bisherigen staatlichen direkten Investitionsförderung in SPNV-Fahrzeuge nicht rentabel; denn Fahrzeuge eines Pools können preislich mit geförderten Fahrzeugen nicht konkurrieren, weil selbst die günstigste Finanzierung die Förderzuschüsse nicht kompensieren kann. Der Staat hat faktisch damit den privaten Markt abgewürgt. Daher ist die Abschaffung der direkten Förderung von SPNV-Fahrzeugen sinnvoll.

Die Entscheidung darüber, wer die Leistung anbietet, ist unbedingt zu trennen von dem institutionellen Rahmen, innerhalb dessen dieses Angebot bzw. diese Leistung erbracht wird. Das grundsätzliche Plädoyer für eine privatwirtschaftliche Poollösung schließt daher gezielte Eingriffe des Staates nicht aus. Vielmehr kann der Staat durch einen sinnvoll abgesteckten institutionellen Rahmen dazu beitragen, dass die Vorteile eines Pools auch in vollem Umfang realisiert werden.

So sollte die geplante Management-Gesellschaft einheitliche Standards bei den Fahrzeugen zumindest in Nordrhein-Westfalen sicherstellen, um dadurch die möglichen Bündelungsvorteile eines Pools zu garantieren. Ferner trägt ein verbindlicher und veröffentlichter Ausschreibungsfahrplan dazu bei, dass die privaten Poolbetreiber das Marktvolumen präziser abschätzen und dementsprechend das Fahrzeugangebot besser auf die Nachfrage abstimmen können.

Denkbar, aber nicht unabdingbar wäre eine Exklusivstellung des privaten Pools. Das heißt, alle Eisenbahnverkehrsunternehmen bedienen sich des gleichen Pools. Ich möchte aus Zeitgründen nicht näher auf diesen Punkt eingehen. Festzuhalten ist aber, dass eine solche Alleinstellung eines Pools vorab einen Wettbewerb um eine Art Poollizenz erfordern und einen erheblichen Regulierungs- und Kontrollaufwand mit sich bringen würde.

Zusammenfassend möchte ich also feststellen: Ein Fahrzeugpool für den SPNV ist möglich. Ein Fahrzeugpool kann den Wettbewerb im SPNV fördern, weil er Markteintrittsbarrieren insbesondere für Neulinge senkt. Ein solcher Pool sollte grundsätzlich von der Privatwirtschaft angeboten werden. Die direkte Fahrzeugförderung im SPNV hat bisher eine private Poollösung verhindert; ihre Abschaffung ist daher zu begrüßen.

**Bernd Krekeler (ThyssenKrupp Transrapid):** Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank auch von mir für die Gelegenheit, nun aus einer anderen Perspektive, nämlich der eines Fahrzeugherstellers und Systemanbieters, im Rahmen dieses Gesetzgebungsverfahrens Stellung zu nehmen. Ich will vorwegschicken: Ich persönlich bin ein Anhänger jeder Art des öffentlichen Verkehrs, insbesondere jeder Art von Schienenbahnen, von denen jede ihren Platz in einem Gesamtverkehrssystem haben muss und auch hat. Das gilt natürlich - das werden Sie verstehen - in besonderer Weise für die Transrapid-Regionalverkehrsvariante Metrorapid.

Das berührungsfreie Schweben des Metrorapid ersetzt die besonders verschleiß- und schallintensive Funktion des mechanischen Rollens. Das dadurch im Vergleich zur Rad-Schiene-Technik vergleichsweise günstige Schallverhalten des Metrorapid macht diesen - neben dem guten Beschleunigungs- und Verzögerungsvermögen - zu einem besonders für dicht besiedel-

te Ballungsräume geeigneten Verkehrsmittel. Er bietet damit Vorteile sowohl für Betreiber als auch für Kunden und eben auch für Streckenanlieger.

Daher ist es nicht nur politisch folgerichtig, wie es heute mehrfach angesprochen wurde, sondern auch aus verkehrlicher Sicht geboten, den Metrorapid als besonders modernes Verkehrsmittel bei der Modernisierung des bisherigen Regionalisierungsgesetzes zum ÖPNV-Gesetz einzubeziehen. Der Metrorapid ist in gewisser Weise besonders, so besonders wie unser Land, aber er ist nicht exotisch. Daher bedarf er keiner gesetzlichen Sonderregelung, wie das heute verschiedentlich angesprochen wurde und teilweise auch in den Stellungnahmen enthalten ist. Ich habe bisher auch nichts davon gehört, dass beispielsweise für andere Verkehrsträger, wie für den Busverkehr, ein gesondertes Busfinanzierungsgesetz erwogen wird, wie hier ein Metrorapid-Finanzierungsgesetz angesprochen worden ist.

Der Metrorapid ist schlicht so modern, wie der öffentliche Personennahverkehr in unserem Land sein soll. Deshalb sind die angestrebten Regelungen angemessen, wenngleich wir uns - das will ich nicht verhehlen - eine noch größere Förderung des Verkehrsmittel gewünscht hätten, um noch umfassender zur Modernisierung des ÖPNV beitragen zu können. Allerdings wissen wir, dass Gesetzgebung auch die Kunst des Interessenausgleichs ist. Ich glaube, dass der vorgelegte Gesetzentwurf diese Aufgabe - jedenfalls mit Blick auf die Thematik Metrorapid - erfüllt.

Im Übrigen verweise ich auf die schriftliche Stellungnahme.

**Gerd Bieker (Siemens AG, Zweigniederlassung Essen):** Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordneten! Sehr geehrte Damen und Herren! Auch ich darf mich ganz herzlich dafür bedanken, dass ich Gelegenheit bekomme, hier für das Haus Siemens, für die Bahnindustrie zu der Novellierung des Gesetzentwurfs der Landesregierung zum Regionalisierungsgesetz Stellung zu nehmen.

Es hat uns natürlich besonders gefreut, dass in diesen neuen Gesetzentwurf die Magnettechnologie mit aufgenommen wurde. Ich glaube, dass das auch richtig ist. Mein Vorredner hat gerade davon gesprochen, dass es keine Besonderheit ist. Wenn wir uns einmal 50 Jahre zurückversetzen, dann hätte jeder ganz erschrocken geschaut, wenn man gesagt hätte: Wir möchten die Elektrolok, jetzt neu, mit einem Einzelgesetz auf die Finanzebene bringen. Es hat nämlich ungefähr 50 Jahre gedauert, ehe es normal war, dass man statt Dampfmaschinen, die die Züge gezogen haben, die Elektroloks davor gesetzt hat.

Weiter in der Technologiekiste gekramt: Vor nicht gar nicht langer Zeit - 20 Jahre ist es her - hat man angefangen, Triebfahrzeuge, ähnlich wie sie bei den U-Bahnen schon seit längerem üblich waren, auch für den SPNV - wie heute auch für den Fernverkehr - einzuführen. Das ist noch gar nicht so lange her. Sie werden sich erinnern, dass der Experimental-ICE 1 noch einen Triebkopf vorn und hinten und dazwischen die Reisezüge hatte. Erst der ICE 3 - übrigens von der Industrie entwickelt - hat dazu geführt, dass man den Antrieb auf alle Reisezugwagen verteilt, auf jedes zweite Triebgestell bringt, um erstens einen besseren Reisekomfort zu haben und zweitens eine höheres und besseres Beschleunigungs- und Bremsvermögen zu erhalten.

Die namentliche Aufnahme der Magnettechnologie in den ÖPNV versetzt uns sicherlich in die Lage, in Nordrhein-Westfalen einen guten und richtigen Schritt zu gehen. Mehrfach sind die Großereignisse im Jahr 2006 angesprochen worden. Es ist auch gesagt worden, dass im Jahr 2012 die Olympiade hier stattfinden könnte. Es wäre positiv, wenn dann ein solcher "Zug" - so nenne ich den Metrorapid einmal - als Grundbasis für den schnellen Mobilitätsverkehr zwischen den Großstädten Köln und Dortmund - ich gehe einen Schritt weiter und nenne die zweite Baustufe - fahren könnte.

Es ist hier zwar schon mehrfach angeschnitten worden, aber ich muss es noch einmal unterstreichen: Der Metrorapid kann kein Einzelsystem sein. Das wäre, als hätte ich ein neues Verkehrssystem und ließe das andere außen vor. Der Metrorapid ist wie jede Bahn, die dazu geeignet ist, den Personenverkehr zu befördern, als integraler Bestandteil des Gesamtsystems zu sehen.

Die Mobilität - das wissen wir - nimmt nun einmal, aus Arbeitsplatzgründen, aus welchen Gründen auch immer, zu. Eine Untersuchung aus dem Jahr 2000, die die Bahn AG erstellt hat, beweist, dass in der Zeit zwischen dem Jahr 1995 und dem Jahr 2000 die mittlere Entfernung eines Fahrgastes zwischen zwei Aufenthalten von 17 km auf 35 km gestiegen ist. Das kommt nicht von ungefähr. Das Vor-Ort-Denken, "Da, wo ich wohne, kann ich auch arbeiten", gehört sicherlich längst der Vergangenheit an. Ich kann daher nur appellieren, die Vorteile, die die Magnetbahntechnologie hat, in Nordrhein-Westfalen einzuführen. Darin unterstützt Sie sicherlich nicht nur die Bahnindustrie, sondern unterstützen Sie auch die Fahrgäste, die letztlich dieses Transportmittel nutzen können.

Es ist in dem Fragenkatalog die Frage gestellt worden - auch das ist schon zwei-, dreimal angesprochen worden -, ob es nicht sinnvoll erscheint, ein eigenes Metrorapid-Gesetz zu kreieren, um vielleicht Kostenklarheit zu erhalten oder warum auch immer. Ich glaube, die Frage ist ein wenig falsch gestellt. Wenn ich den ÖPNV als gesamtheitliches System sehe, dann gehört selbstverständlich der Metrorapid dazu. Dass er nicht dazu zählen sollte, nur weil es eine neue Technologie ist, wäre absurd. Erst das Gesamtsystem Metrorapid mit den dazugehörigen Verkehrsträgern von der S-Bahn bis hinunter zur Straßenbahn, bis zum Bus schafft das gesamtheitliche Verkehrssystem für den Personennahverkehr. Darum gehört die Magnetbahntechnologie selbstverständlich mit in dieses Regionalisierungsgesetz.

Zu einer zweiten Frage, die ich kurz anschneiden möchte, nämlich dem Fahrzeugpool, sind von Herrn Schnell sehr ausführlich die Vor- und Nachteile genannt worden. Ich will nur ergänzen, wie es heute für die Bahnindustrie in der Praxis aussieht. Sie glauben gar nicht, wie viele Verkehrsanfragen und Fahrzeuganfragen unser Haus erhält - das immerhin über eine Stückzahl von in der Regel zwischen vier und sechs Fahrzeugen. Herr Hardt hat aufgezeigt, wie es früher einmal war, und Herr Prof. Zemlin meinte auch, früher seien die Fahrzeuge alle unterschiedlich gewesen. Ich kann Ihnen versichern: Wenn Sie die Ausschreibungen lesen, ist keine Ausschreibung wie die andere; keine Fahrzeugbeschreibung ist wie die andere. Das sind nicht nur irgendwelche Kleinigkeiten. Das fängt bei der Fußbodenhöhe an. Wenn eine Ausschreibung im SPNV beginnt, dann soll das Fahrzeug einmal 117 Fahrgäste mit Sitzplätzen versorgen, einmal 118 und einmal 112. Wir haben jede x-beliebige Zahl. Sie werden mir doch zustimmen, dass man mit etwas mehr Standards auch den Fahrzeugpreis senken könnte.

Insofern stimme ich ganz eindeutig dem zu, was Herr Schnell vorgetragen hat, und würde mich freuen, wenn Fahrzeugpools auch aus diesem Grunde geschaffen werden könnten - ob von einer Management-Gesellschaft oder von Privatinvestoren getragen, das stelle ich einmal anheim. Es sollte dann diskutiert werden, welcher Weg jeweils der bessere ist; denn ein monopolartiger Fahrzeugpool würde den Wettbewerb auch nicht unbedingt stärken. Allerdings würde er sicherlich für Betreiber, die mit keinem so hohen Kapitalegen ausgestattet sind, die Möglichkeit eröffnen, Betreiberfunktion zu übernehmen. Dagegen sperrt man sich heute.

Wir haben - auch da sicherlich für die Industrie vernünftig - bisher nur bei der Bahn AG mittelgroße Serien, die wir in Auftrag nehmen, um zu einem attraktiven Fahrzeugpreis zu kommen. Aus diesem Grund könnte die Regionalisierung insbesondere bei den hohen Investitionen im Fahrzeugbereich einen Beitrag leisten, wenn man dort zu einer vernünftigen Anpassung käme.

**Maria Leenen (Partnership Metrorapid NRW):** Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Liebe Gäste, die Sie lange ausgehalten haben! Herr Dr. Bedorf ist ehrenamtlicher Präsident der Partnership und muss auch sein Unternehmen führen. Daher hat er mich als die Geschäftsführung der Partnership Metrorapid gebeten, Ihnen die Stellungnahme, die auch schriftlich vorliegt, kurz in einigen Aspekten zu erläutern.

Partnership Metrorapid ist vermutlich noch lange nicht jedem bekannt, daher erlauben Sie mir vielleicht eingangs einige Erläuterungen dazu. Es hat im Mai dieses Jahres eine Gründungsversammlung mit 55 Teilnehmern - im Wesentlichen Unternehmer und einige Verbände und Organisationen - gegeben, die sich zum Ziel gesetzt haben, das Thema "Metrorapid" zu befördern und das System hier in Nordrhein-Westfalen in der Form zu unterstützen, dass es zur Anwendung kommt.

Warum haben sie das getan? Ich glaube, es war hier im Landtag, wo das auch schon einmal Gegenstand der Diskussion war und wo gesagt wurde: Die wollen nur Geld verdienen! Ja, genau das wollen sie, sie wollen damit Geld verdienen. Wenn Unternehmen in Nordrhein-Westfalen und in Deutschland an einem neuen System Geld verdienen, ist das eine gute Sache. Ich denke, das ist eine Sache, die insgesamt das Land unterstützt und fördert. Insofern sollten wir sehr froh sein, wenn es solche Unternehmen gibt, die Geld verdienen wollen.

Nun aber zu den Aspekten Ihrer Fragestellung zum Regionalisierungsgesetz. Sie werden verstehen - der eine oder andere hier im Raum kennt mich -, dass es meinerseits durchaus Meinungen auch zu anderen Punkten gibt. Ich werde mich hier aber sehr konkret auf einige Aspekte des Metrorapid beschränken. Dabei sind die wesentlichen Aspekte der Sinnhaftigkeit des Metrorapid in einem Gesamtkonzept Regionalisierungsgesetz bereits von meinen beiden Vorrednern, Herrn Krekeler und Herrn Bieker, genannt worden. Es gibt einige Aspekte, die man sich vielleicht in der Tat noch einmal vor Augen führen sollte:

Wenn man sagt, man habe das Ziel einer integrierten Verkehrspolitik - das ist im Landtag und auch in der Enquetekommission vor einiger Zeit intensiv diskutiert worden -, dann braucht man auch ein integriertes System, das einen Metrorapid berücksichtigt. Ich hatte heute während der Diskussion sehr häufig den Eindruck, dass es ein Gegeneinander der verschiedenen

Systeme gibt: Wenn Metrorapid, dann darf aber auf gar keinen Fall an irgendeiner anderen Stelle irgendetwas geändert werden.

Ich glaube, es muss eine Menge geändert werden, und zwar hinsichtlich des Gesamtsystems, eines Verkehrssystems, in dem der Metrorapid ein Rückgrat bilden kann und natürlich vorhanden ist und in dem die Zulaufverkehre entsprechend gestärkt werden müssen. Deswegen braucht man, wenn man ein so attraktives und qualitätsvolles Verkehrsmittel als Rückgrat hat, erst recht einen leistungsstarken traditionellen SPNV und ÖPNV, um dieses System zu füllen und die Menschen tatsächlich dazu zu bringen, dass sie ihre PKWs zu Hause lassen und mit diesem System fahren. Das ist die Voraussetzung dafür.

Deswegen ist Partnership Metrorapid ganz strikt für eine Gleichbehandlung in allen Fragen - das ist hier schon ausgeführt worden -, sei es in der Integration in das Gesetz an sich, sei es in der Frage, dass kein eigenes Metrorapid-Finanzierungsgesetz notwendig ist, weil es sich in diesem Gesetz bereits wiederfindet, und sei es - das ist, glaube ich, noch nicht so deutlich unterstrichen worden -, dass es eine Infrastrukturförderung im üblichen Rahmen des Landes aus unserer Sicht geben muss. Denn wenn wir sagen: "Es gibt ein System, das wir gleich behandeln gegenüber den anderen Systemen", dann müssen wir es auch gleich behandeln in der Infrastrukturfinanzierung; denn es ist selbstverständlich, dass das Land im SPNV dort, wo neue Investitionen notwendig sind, investiert. Wenn wir auf dieser Strecke, um die Verkehre in Zukunft bewältigen zu können, in eine neue S-Bahn investieren würden, würde das Land natürlich auch seinen Anteil der Infrastrukturinvestitionen übernehmen. Insofern ist hier aus unserer Sicht eine strikte Gleichbehandlung nur richtig. Diese wird auch von unserer Seite empfohlen.

Abschließend kann man sagen: Wir sollten dem System Metrorapid in diesem Gesetz die Chance geben, sich eigenständig als etwas Neues darzustellen - das ist passiert, indem es integriert worden ist -, aber wir sollten es nicht als etwas verstehen - das haben meine Vorredner auch schon gesagt -, was das ganze System in irgendeiner Weise insofern modifiziert, als dass wir eine ganz neue SPNV-Landschaft hätten. Wir haben die bestehende alte SPNV-Landschaft mit einer Unterstützung durch ein neues, leistungsstarkes System, das so behandelt wird wie alle anderen auch. Da es neu ist, braucht es an einigen Stellen eine Anschubfinanzierung. Das ist eine industriepolitische Aufgabe, der man sich auf gar keinen Fall in den Weg stellen sollte.

**Stellv. Vorsitzender Günter Langen:** Damit sind wir am Ende der Vorträge zu Block 7, und die Abgeordneten haben die Möglichkeit, Fragen zu stellen.

**Bernhard Schemmer (CDU):** Frau Leenen, ganz zum Schluss hatten Sie die Frage einer industriepolitischen Aufgabe angesprochen. Das mag es ja auch sein, das wäre aber ein separates Thema, das nicht in diesen Zusammenhang gehört.

Sie waren ein bisschen deutlicher als die beiden Vorredner in der Frage "Infrastrukturfinanzierung wie S-Bahn". Ich könnte mich vielleicht sogar mit dem Gedanken anfreunden. Dann frage ich mich aber, warum man die Bahnstrecken, die dort bereits sind, durch eine Metrorapid

pid-Strecke ersetzen muss. Dann kann man doch gleich mit der Bahn über diese Strecke fahren; denn die Zeitgewinne usw. - das wissen wir doch - bringen an dieser Stelle nichts.

Wenn Sie sagen, diese Finanzierung müsste so sein, es handele sich um Nahverkehrstechnik, dann sehe ich das auch so. Aber dann würde ich im Wettbewerb immer die kostengünstigste Nahverkehrstechnik einsetzen. Ist es denn nun eine Frage von Gleichheit, von kostengünstig oder ist es eine industriepolitische Aufgabe? Wenn es aber das Letzte ist, dann hat es in dem Gesetz als solches nichts zu suchen.

**Dietmar Brockes (FDP):** Herr Schnell, vielen Dank für Ihre Ausführungen bezüglich der privaten Fahrzeugpools. Eine Nachfrage in diesem Zusammenhang: Wie möchten Sie verhindern, dass es bei privaten Fahrzeugpools zu einer Monopolstellung kommen kann?

Meine zweite Frage geht an Herrn Bieker: Auch Sie hatten in Ihrer Stellungnahme einen Fahrzeugpool positiv betrachtet. Sie gehen wohl davon aus, dass dieser von einer Management-Gesellschaft betrieben werden könnte. Frage: Wäre es aus Ihrer Sicht auch denkbar, dass z. B. Ihr Unternehmen einen solchen Fahrzeugpool aufrechterhält bzw. stellt?

**Maria Leenen:** Die Frage von Herrn Schemmer beantworte ich sehr gern. Wir haben eine Strecke - wir sind sehr dankbar, dass wir diese Strecke haben - und ein neues innovatives Verkehrsmittel. Es wurde von Herrn Krekeler vorhin schon gesagt: Wir haben ein Verkehrsmittel, dem die Zukunft gehört. Das muss man ganz klar sagen. Die Rad-Schiene-Technik ist gut und bewährt; deswegen ist sie im Augenblick selbstverständlich finanziell günstiger. Das ist eine ganz klare Sache.

Die Magnetschwebetechnik ist ihr aber überlegen, insbesondere was Geräuschemissionen angeht, und diese werden insgesamt ein zunehmendes Problem in den Städten. Zum Zweiten ist sie ihr überlegen, weil sie ganz am Anfang ihrer Entwicklung steht. Aber man muss natürlich auch sehen, dass ein solches System, das so sehr am Anfang des Produktlebenszyklus steht, immense Potenziale bietet, Kosten zu senken. Wir führen diese Diskussion in unserer Partnership im Moment sehr intensiv.

Ich glaube, Sie haben Recht, wenn Sie sagen, dass es im Augenblick noch sehr teuer ist. Ich bin aber sicher, wenn wir einmal an die Vorteile herankommen - die werden wir nur erreichen, indem wir diese Investitionen vornehmen -, dann wird die Region den verkehrspolitischen Vorteil haben. Die Region hat nicht nur den Vorteil, dass die Magnetschwebetechnik schneller ist, die Region hat den Vorteil, dass sie ein automatisierteres System hat, das leiser ist. Und Sie haben es gebündelt auf der alten Strecke, was ökologisch gesehen durchaus eine sehr sinnvolle Sache ist.

Die Frage der Industriepolitik, die Sie eingangs stellten, ist ähnlich zu bewerten. Ich glaube, dass es doch Ziel der politischen Maßnahmen des Landes ist, die politischen Aspekte zusammenzubringen und sie nicht isoliert zu sehen. Ich erinnere an viele Diskussionen. Egal ob es sich um Fahrzeugförderung oder um die Diskussion zu Fahrzeugpools handelt, ob es sich um die Diskussion z. B. zu anderen neuen innovativen Verkehrsmitteln handelt, spricht man sehr schnell darüber, welchen Vorteil das Land davon hat. Das Land, in dem heute bereits viele

Unternehmen an der Schanghai-Technik arbeiten, hat natürlich ein großes Interesse daran, das, was man zum großen Teil in Nordrhein-Westfalen produziert und in China baut, auch hier vorführen zu können, und zwar in der ambitionierteren Art und Weise. Denn die Lösung Metrorapid ist eine sehr viel komplexere. Wenn sie sich aber hier beweist, dann wird sie ein Exportschlager sein.

Ehrlich gesagt, kann ich mir nicht vorstellen, dass es so undenkbar ist, dass man in einer verkehrspolitischen Anwendung, die eine verkehrspolitisch große Zukunft vor sich hat, sagt: Die Anfangsinvestitionen, die in einem solchen System stecken, möchte man hier nicht berücksichtigt wissen, diese gelten nur als Industriepolitik. Nein, Gleichbehandlung heißt auch, dass wir für solche Systeme mehr ausgeben.

Letzter Aspekt: Die Streckenanbindung Köln - Rhein/Main - das ist kein Regionalverkehr, aber sehr wohl Verkehr - ist eine Streckenanbindung, die kostenmäßig gigantisch war. Wenn Sie auf dieser Strecke einen Transrapid eingesetzt hätten, wären Sie kostenmäßig nicht teurer gewesen. Das kann man, glaube ich, sagen.

Wir müssen es also einfach tun und müssen aufhören, den Aspekt der Kosten vor uns herzuschieben. Den Aspekt der Kosten werden wir nur dann aus dem Weg räumen, wenn wir anfangen zu bauen und damit die Potenziale der Kostensenkung aus dem System herausquetschen.

**Bernhard Schemmer (CDU):** Ich freue mich ausdrücklich über die letzte Aussage, dass auf der Strecke Köln - Rhein/Main, sprich Frankfurt - Köln, die Transrapidtechnik Vorteile bietet, insbesondere bei Steigungen, bei der Geschwindigkeit usw. Da bin ich absolut Ihrer Meinung. Dort gehört auch Magnetschwebetechnik hin. Insofern bin ich auch der Meinung: Magnetschwebetechnik ist positiv, sie anzuwenden ist angemessen. Ich habe sie auch immer als ein Zwischenglied zwischen ICE und Flugzeug gesehen. In allem völlig d'accord! Aber warum wir daraus jetzt eine Straßenbahn mit Radien von 300 m, mit Einfacheinspeisung machen müssen, warum wir das in einer solch degenerierten Form mit künstlich hoch gebrachten Preisen einsetzen müssen, das müssen Sie mir erklären.

**Maria Leenen:** Diese Frage will ich sehr gern beantworten. Wir haben derzeit eine Transrapid-Anwendungsteststrecke in Lathen. Sie ist immerhin in Deutschland. Eine ähnliche Anwendung haben wir in Schanghai in einem Punkt-Punkt-Verkehr. Die Stadt München und die bayerische Staatsregierung haben ein Konzept einer weiteren Punkt-Punkt-Verbindung vom Münchener Flughafen in die Innenstadt.

Wenn das System Magnetschwebetechnik seine Stärken richtig zur Geltung bringen möchte, dann kann es das sehr wohl in dem Nahverkehrsbereich tun; denn es hat genau hier - ich habe es vorhin schon gesagt - die Stärke der Automatisierung. Sie können also beliebig viele Züge hintereinander auf einer Strecke fahren lassen. Das bietet sich gerade für Ballungsräume extrem an. Sie haben zweitens den hervorragenden Vorteil, dass Sie mit einer solchen Anwendung beschleunigen können, was ein ICE überhaupt nicht mehr kann.

Sie reden von "Straßenbahn". Wir sprechen nicht über eine Straßenbahn, wir haben hier eine Reisegeschwindigkeit, die deutlich über der des schnellsten derzeit verkehrenden Verkehrsmittels ICE liegt. Das muss man zur Kenntnis nehmen, und das ist bisher unser Spitzenprodukt. Da sind wir noch einmal radikal schneller.

Ich habe es vorhin gesagt: Wir sind deutlich leiser. Das ist ein sehr attraktiver Aspekt - auch für einen Bereich, den Herr Hambuch heute Vormittag nannte, nämlich für Nachtverkehre. Wir können sehr wohl auf diesen Strecken nachts fahren, ohne dass die Menschen aus den Betten fallen, weil es sehr laut ist. Das wird zunehmend wichtiger.

Aber ich will noch einen anderen Aspekt nennen, und da bitte ich Sie wirklich um eine Öffnung, denn es geht hier nicht nur um den Austausch von bekannten Argumenten: Sie müssen berücksichtigen, dass die deutsche Industrie heute in Schanghai in starkem Maße engagiert ist. Sehr viele mittelständische Unternehmen aus Nordrhein-Westfalen sind das auch, Unternehmen, die in der Verkehrstechnik wichtig sind. Diese Unternehmen fallen in ein gigantisches Loch, wenn es keinen Folgeauftrag gibt, der sich zeitnah darstellen lässt. Dieser Aspekt wird oft unterschätzt. Ich glaube, er wird auch in Ihrer Argumentation nicht so gesehen, indem man sagt: Wir wollen gern die Magnetschwebbahntechnik, aber dann in einer anderen Anwendung.

Wenn diese Anwendung erst im Jahr 2008, 2009 oder 2010 zum Tragen kommt, dann werden wir eine Situation haben, wie sie jetzt bereits diskutiert wird. Dann werden wir eine Situation haben, dass uns das System von chinesischer Seite verkauft wird, und wir werden mit unserem berühmten Local Content sehen müssen, wo wir bleiben. Die entsprechenden Delegationen waren schon hier, und die Gespräche sind schon geführt worden. Man sollte das nicht unterschätzen.

Wenn wir ein solches System aus Deutschland haben wollen, dann sollten wir auch den Mut besitzen zu sagen: Wir integrieren es in unser System, wir integrieren es dort, wo es besonders ambitioniert einsetzbar ist, und wir zeigen der Welt, dass man es weltweit auch in solchen Ballungsräumen nutzen kann. Das ist nicht trivial, das ist ein ambitioniertes Vorhaben. Aber wir haben hier die einmaligen Voraussetzungen dazu. Deswegen kann ich Sie im Interesse der Unternehmen und des Verkehrssystems wirklich nur bitten, das auch von dieser Seite her zu berücksichtigen; denn sonst ist im wahrsten Sinne des Wortes der Zug abgefahren.

**Mirko C. A. Schnell:** Das Thema "Monopolisierung im Poolmarkt" ist in der Tat ein Problem, das sich stellt. Das Problem Monopol ergibt sich im Poolmarkt unabhängig davon, ob ich einen privaten oder einen öffentlichen Betreiber habe. Das ist das Erste. Aus meiner Sicht habe ich vielmehr, wenn ich einen privaten Betreiber habe - im Gegensatz zu einem öffentlichen Betreiber -, die Möglichkeit, dieses Monopol durch verschiedene Lösungen zu restrukturieren bzw. zu verhindern. Ich kann mir da drei Möglichkeiten vorstellen:

Die erste ist - was ich in meinem Vortrag kurz angedeutet habe -, dass ich dem Betreiber eine Exklusivstellung einräume. Er bekommt eine Art Lizenz. Abstrakt gesehen ist das nichts anderes als das, was schon gemacht wird, wenn eine Ausschreibung für SPNV-Netze oder -Linien stattfindet. Durch diesen Wettbewerb um den Markt kann ich erst einmal davon aus-

gehen, dass der alleinige Poolanbieter keine Monopolrenten abschöpft, weil er nämlich gezwungen ist, sich am Anfang im Wettbewerb gegen andere Bieter durchzusetzen.

Die zweite Möglichkeit wäre, dass ich eben gerade keine Exklusivstellung einräume und es den Eisenbahnverkehrsunternehmen freigestellt wird, ob sie sich über den Pool bedienen oder ob sie die Fahrzeuge weiter leasen oder selbst kaufen. Das heißt, ich habe verschiedene Beschaffungsmöglichkeiten, die dafür sorgen, dass der alleinige Poolbetreiber nicht seine Monopolstellung als Poolbetreiber ausnutzen kann.

Die dritte Möglichkeit ist: Wenn wir weiter als nach Nordrhein-Westfalen schauen, wäre es denkbar, dass sich Poolbetreiber auch in anderen Bundesländern etablieren. Es ist auch nicht gesagt, dass es in Nordrhein-Westfalen nur einen Pool geben muss bzw. geben wird. Diese Poolanbieter können durchaus auch auf dem Markt in Nordrhein-Westfalen tätig werden. Auch da sehe ich die Möglichkeit des Wettbewerbs.

Ich weiß nicht, ob meine Antwort Sie zufrieden stellt.

**Gerd Bieker:** Ich glaube, die Frage an mich lautete, ob unser Haus ebenfalls in der Lage wäre, einen Fahrzeugpool einschließlich Instandhaltung und Wartung auf privatwirtschaftlicher Basis zu betreiben. Das ist so. Unser Haus stellt sich eigentlich vor, jegliche Möglichkeit zu nutzen, solche Pools zu schaffen - mit Leasingunternehmen als externe Finanziere, ohne Leasingunternehmen, wenn wir das selbst vorfinanzieren.

Wir machen das ja bereits. Vielleicht ist das nicht so bekannt. Wir haben bereits einen Fahrzeugpool - nicht für den Personennahverkehr, sondern für den Güterverkehr. Da laufen derzeit 72 Lokomotiven europaweit, von Siemens finanziert, durch alle Lande - von Österreich bis nach Skandinavien, sogar grenzüberschreitend. Das nennt sich "Dispolok" und ist im Internet zu sehen. Da kann jeder, der es möchte, seine Lokomotive mieten oder leasen oder auch taggenau abrufen und gegen einen Kostenbeitrag nur über Tage in Anspruch nehmen.

Das Gleiche würde dann auch im Personennahverkehr passieren, wobei ich gestehen muss, dass das in Deutschland bisher sehr spartanisch genutzt wird. In Niedersachsen ist das passiert. Im Ausland haben wir es - insbesondere in England - mit Stagecoach gemacht. Es ist sicherlich bekannt, dass wir zurzeit noch 1.200 Züge dorthin liefern.

**Gerhard Lorth (CDU):** Herr Bieker, Sie haben zum Thema "Pool" eben schon Fragen beantwortet. Ich wollte aber noch einmal nachhaken - ich habe nicht die Absicht, eine Metrora-pid-Sinnhaftigkeitsdiskussion zu führen -, nachdem Sie die Art der Fragestellung, ob man die Finanzierung dieses Magnetschwebbahnsystems im Rahmen eines Regionalisierungsgesetzes oder durch ein anderes Gesetz regelt, etwas erstaunt zur Kenntnis genommen haben.

Wenn man die heutige Diskussion auf sich wirken lässt, dann ist bei vielen Beteiligten das unbehagliche Bewusstsein vorhanden, denke ich, dass das Geld nicht vermehrbar ist und dass ohne klare Zusage des Finanzministers oder Festschreiben von Beträgen in einem Gesetz die Garantie nicht gegeben werden kann. Wenn man dann im Rahmen von § 12 darüber diskutiert, dass das Land aus der ÖPNV-Förderung aussteigt, dann sind diese Befürchtungen be-

rechtigt. Da soll man niemandem Sand in die Augen streuen und es jetzt derart sagen, als müsse nur der Not leidende Transrapid befördert werden. Darum geht es gar nicht. Wir sind dafür, dass er weltweit auf den Markt kommt. Aber es geht darum, dass wir im gesamten Land Nordrhein-Westfalen den ÖPNV und den SPNV sicherstellen. Das ist für mich die Erkenntnis.

Deshalb ist diese Frage von uns formuliert worden: Ist es sinnvoll, ein eigenes Finanzierungsgesetz zu erarbeiten oder das im Rahmen dieses Gesetzes zu regeln? Wenn man es ganz offen sieht, wäre es mir relativ egal: Wenn in diesem Gesetz eine Summe stünde, die - wie beim Bundesregionalisierungsgesetz - mit jährlichen Steigerungsraten etwas aufgestockt würde und wenn das festgeschrieben würde, wäre das eine sichere Sache. Aber es ist auch nicht uninteressant zu sagen: Es mag ein eigenes Gesetz sein, wie auch das Magnetschwebbahngesetz ein eigenes Gesetz war. Es hat zwar 20 Jahre gedauert, bis es - einschließlich der Betriebserlaubnis; ich glaube sie ist 1996 in Kraft getreten - rechtsgültig gemacht wurde. So unwahrscheinlich ist das also nicht.

Die Quintessenz aus dieser Veranstaltung ist, dass man sehr wohl darüber nachdenken kann, ein eigenes Magenetschwebbahn-Finanzierungsgesetz vorzulegen. Dann müsste man sogar auf Bundesebene darüber nachdenken. Wenn es in das Regionalisierungsgesetz eingebaut wird, wäre es mir bei der Konstellation, wie sie in Düsseldorf vorhanden ist, viel sicherer, wenn es dort in Mark und Pfennig ausgewiesen werden würde.

**Stellv. Vorsitzender Günter Langen:** Die Frage war eben: Ist es notwendig bzw. nicht auch richtig, ein Metrorapid-Gesetz zu schaffen? Aber damit kommen wir schon fast zu einer Bewertung, die wir heute und hier noch nicht vorzunehmen haben; denn wir haben sehr viele Dinge abzuwägen.

**Gerhard Wirth (SPD):** Eine Frage in Ergänzung dessen, was Herr Kollege Brockes schon Herrn Schnell in Bezug auf den Pool gefragt hat: Herr Schnell, Sie kennen das System in Nordrhein-Westfalen, wir haben die Zweckverbände. Könnten Sie sich vorstellen, dass sich die Zweckverbände in einer wie auch immer gearteten Gesellschaftsform in einer Management-Gesellschaft zusammenfinden und diese Management-Gesellschaft u. a. einen solchen Pool selbst bewirtschaftet?

**Mirko C. A. Schnell:** Wie ich in meiner Stellungnahme schon ausgeführt habe, kann ich mir das eigentlich nur dann vorstellen, wenn sich kein privater Poolbetreiber findet. Im Moment ist für mich die Frage noch nicht geklärt. Es gibt zwar in Deutschland noch keinen privaten Poolbetreiber, aber nach meiner Einschätzung liegt das u. a. daran, dass bisher alle Bundesländer die SPNV-Fahrzeuge direkt gefördert haben, während es für einen Pool keine Förderung gab. Das heißt, auf dieser Finanzierungsebene gab es ein Ungleichgewicht. Es ist dadurch für irgendeinen Poolbetreiber nicht möglich gewesen, egal welche pfiffige Finanzierung er sich ausgedacht hat, mit diesen gekauften geförderten Fahrzeugen zu konkurrieren.

Jetzt will das Land Nordrhein-Westfalen offensichtlich erstmals diese direkte Förderung abschaffen. Dann kann es durchaus sein, dass private Poolbetreiber auf dem Markt auftreten. Die englischen Poolbetreiber, die exzellente Erfahrungen in ihrem Heimatland haben, bear-

beiten durchaus schon den Markt in Deutschland. Für mich ist es daher - auch unter dem Aspekt, dass wir hier ein marktwirtschaftliches System haben - zunächst überhaupt nicht nachvollziehbar, warum der Staat diese Leistung erbringen sollte. Ich sehe das große Problem, dass der Staat, die öffentliche Hand, die Management-Gesellschaft, wer auch immer, im Grunde genommen nicht die Kompetenz dafür hat. Diese muss erst aufgebaut werden, und das kostet Zeit, bringt Ineffizienz mit sich und kostet Geld.

Insofern würde ich sehr dafür plädieren, diesen Markt zunächst einmal den Privaten zu überlassen. Wenn sich nach einem gewissen Zeitraum niemand findet oder wenn man in Marktgesprächen feststellt, dass die Privaten das nicht machen wollen, dann kann man sich immer noch überlegen, ob der Staat das macht.

**Gerhard Wirth (SPD):** Ich teile Ihre Einschätzung in den weitesten Teilen, Herr Schnell. Nur haben wir diese Erfahrung noch nicht. Es muss - aus den auch von Ihnen genannten Gründen - irgendetwas passieren. Dieser Auffassung bin ich auch.

Wer kommt für eine solche Poolgesellschaft infrage? Herr Bieker von Siemens hat schon gesagt: Siemens hat einen Pool und würde es gern machen. Damit kommen wir natürlich in die Situation zu fragen: Okay, dort haben wir dieses Monopol, wer kommt da infrage? Kommt da Bombardier infrage, kommt da Siemens infrage? Einer soll den Auftrag bekommen und würde den Pool bilden.

Es stellt sich die Frage: Wie kann ich da Wettbewerb hineinbringen? Indem ich praktisch von allen Fahrzeuganbietern Angebote für diese Gesellschaft bekomme? Ich könnte mir vorstellen, wenn nur eine Gesellschaft sagt, "Okay, wir machen den Pool", dass sie dann in ihrem Pool natürlich nur ihre eigenen Fahrzeuge haben will und keine von einem Wettbewerber nimmt. Das ist klar. Das aufzulösen ist für mich die Schwierigkeit. Ich habe da auch kein Rezept. Aber vielleicht haben Sie eine Idee.

**Mirko C. A. Schnell:** Grundsätzlich stelle ich mir vor - vielleicht ist das auch eine zu naive Vorstellung -, dass man, wenn Sie sagen, dass der Pool eine Exklusivstellung haben soll, vorher eine Ausschreibung um den Markt durchführt, wie das bisher, wie gesagt, für die SPNV-Netze auch schon der Fall ist. Dadurch, dass ich eine Ausschreibung habe, habe ich im Grunde genommen auch einen potenziellen Wettbewerb. Es werden sich Unternehmen melden, die diese Poollizenz erwerben möchten. Da keiner weiß, was der andere anbietet, ist es bei einer Ausschreibung ganz normal, dass Wettbewerb vorhanden ist.

Die Frage ist jetzt: Was bringt diese Exklusivstellung im Vergleich zu einer Laisser-faire-Politik, dass ich sage: Lassen wir das einfach mal den Markt machen! Die Unternehmen können Fahrzeuge leasen, sie können sich die Fahrzeuge kaufen. Wenn ein Unternehmer meint, es gebe genügend Kleinunternehmen, die auf einen solchen Pool zugreifen wollten, dann wird er das schon machen. Das Problem ist, dass ich bei einer Exklusivstellung diese Ausschreibung durchführen muss. Das kostet Geld. Ich muss nachher auch ein Überwachungsorgan installieren, das diesen Poolbetreiber und seine Monopolstellung die ganze Zeit überwacht. Das ist das Problem, das ich dabei sehe. Das ist auch das Problem, das wir bei SPNV-

Leistungen haben, dass immer wieder geschaut werden muss, ob die Qualität diejenige ist, die vereinbart worden ist, und ob das Geld, das dafür gezahlt wird, überhaupt gerechtfertigt ist.

Insofern geht mein Plädoyer ganz klar in die Richtung zu sagen: Schauen wir erst einmal, ob es die Privaten können! Wenn nicht, dann kann der Staat immer noch eingreifen. Die Frage ist, wie wichtig dieser Pool für Sie ist. Wenn Sie sagen, er sei für Sie besonders wichtig für den Wettbewerb, er habe für sie eine prioritäre Bedeutung, dann müssen Sie den Weg dieser Exklusivstellung gehen. Nur müssen Sie sich dessen bewusst sein, was Sie sich bzw. dieser Management-Gesellschaft, die möglicherweise dieses Kontrollorgan sein könnte, dann aufbürden würden und was diese an Folgeleistungen zu erbringen hätte.

**Stellv. Vorsitzender Günter Langen:** Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf mich bei Ihnen allen recht herzlich bedanken.

All Ihre Beiträge zur Novelle des Regionalisierungsgesetzes werden nunmehr entsprechend gewürdigt werden. Der Verkehrsausschuss und die mitberatenden Ausschüsse werden die sich aus der heutigen Anhörung ergebenden Ergebnisse in die weiteren Erörterungen einbringen. Dabei werden das Anhörungsprotokoll und die vorliegenden schriftlichen Stellungnahmen eine wichtige Rolle spielen. Das Anhörungsprotokoll werden wir Ihnen nach Fertigstellung zuleiten.

Ich wünsche Ihnen - auch im Namen des Ersten Vorsitzenden - eine gute Restwoche und eine angenehme Heimfahrt. - Die Sitzung ist geschlossen.

gez. Manfred Hemmer

Vorsitzender

gez. Günter Langen

Stellv. Vorsitzender

jo/07.10.2002/09.10.2002

450