



Haushalts- und Finanzausschuss

21. Sitzung (öffentlich)

3. Mai 2006

Düsseldorf - Haus des Landtags

9:00 Uhr bis 9:55 Uhr

Vorsitz: Anke Brunn (SPD)

Protokollerstellung: Franz-Josef Eilting

Verhandlungspunkte und Ergebnisse:

Seite

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2006 und Gesetz zur Änderung haushaltswirksamer Landesgesetze (Haushaltsstrukturgesetz 2006)

1

Gesetzentwurf der Landesregierung

Drucksachen 14/1000 und 14/1500 (1. Ergänzung)

Vorlage 14/444

Stellungnahme 14/402

Anhörung der kommunalen Spitzenverbände gemäß Anlage 9 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Landtags zur geplanten Änderung des Artikels 2, § 10 des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW)

Der erschienene Sachverständige, Dr. Marco Kuhn (Landkreistag NRW), nimmt für den Landkreistag NRW und den Städte- und Gemeindebund NRW Stellung und antwortet auf Fragen der Ausschussmitglieder.

Ein Teil der aufgeworfenen Fragen wird vom Vertreter des Ministeriums für Bauen und Verkehr beantwortet.

Landtag Nordrhein-Westfalen
Haushalts- und Finanzausschuss
21. Sitzung (öffentlich)

II

APr 14/193
03.05.2006
ei-be

Seite

2 Verschiedenes

12

Aus der Diskussion

Vorsitzende Anke Brunn: Meine Damen und Herren! Ich begrüße Sie zu der 21. Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses, auch die Gäste in unseren Reihen.

Den heutigen Termin haben wir festgelegt, weil wir in der letzten Sitzung des Haushalts- und Finanzausschusses die geplante Änderung des Artikels 2, § 10 des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 aus der Beratung ausgeklammert haben, nachdem wir gesagt haben, wir wollten die kommunalen Spitzenverbände dazu hören. Der Ältestenrat hat sich auch mit dem Thema befasst, und dort war Einvernehmen der Fraktionen, dass wir die Anhörung nicht schriftlich, sondern mündlich durchführen, und zwar vor der zweiten Lesung. Es bestand Konsens, dass wir mit verkürzten Einladungsfristen zu dieser Sitzung einladen können.

Nach diesen Vorbemerkungen rufe ich auf:

1 Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2006 und Gesetz zur Änderung haushaltswirksamer Landesgesetze (Haushaltsstrukturgesetz 2006)

Gesetzentwurf der Landesregierung
Drucksachen 14/1000 und 14/1500 (1. Ergänzung)

Vorlage 14/444

Stellungnahme 14/402

Anhörung der kommunalen Spitzenverbände gemäß Anlage 9 Abs. 4 der Geschäftsordnung des Landtags zur geplanten Änderung des Artikels 2, § 10 des Haushaltsbegleitgesetzes 2006 (Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW)

Ich begrüße besonders herzlich Herrn Dr. Kuhn vom Landkreistag, der zugleich für den Städte- und Gemeindebund spricht. Der Städtetag ist nicht vertreten, hat aber eine schriftliche Stellungnahme eingereicht, die Ihnen gestern als Stellungnahme 14/402 gestellt wurde. Der Städtetag hat darin Bezug genommen auf eine Stellungnahme, die er schon früher zur ursprünglichen Vorlage der Landesregierung abgegeben hat.

Außerdem hat sich der Ausschuss für Bauen und Wohnen bereits mit diesem Änderungsantrag befasst. Er hat, als wir im Haushalts- und Finanzausschuss berieten, parallel das Thema beraten und uns mit Vorlage 14/444 das Ergebnis mitgeteilt.

Bevor wir in die Anhörung selbst eintreten, darf ich Ihnen ein paar Hinweise zum Beratungsstand des Haushalts geben, damit wir nachher wissen, in welchem Verfahrensstand wir sind. Wir haben am 27. April in langer Sitzung den Haushaltsplanentwurf insgesamt und endgültig zur zweiten Lesung beraten und dem Plenum über seine Beratung Bericht erstattet. Es gab dabei keine offenen Beratungspunkte, lediglich den bis zur dritten Lesung zurückgestellten Antrag der Fraktionen der CDU und der FDP, über den somit auch nicht abgestimmt wurde.

Das heißt: Wir haben über alles, was zur zweiten Lesung des Plenums im Haushalts- und Finanzausschuss abzustimmen war, auch abgestimmt. Wenn wir heute über etwas abstimmen würden, wäre das eine unverbindliche Empfehlung zur zweiten Lesung. Wenn wir über den vorliegenden Antrag abstimmen wollten, könnten wir das zur dritten Lesung tun; das kann aber heute noch nicht geschehen, weil wir noch kein Beratungsmandat zur dritten Lesung des Haushaltsentwurfs haben.

Wenn über diesen Änderungsantrag im Plenum abgestimmt werden soll, dann müsste er neu eingebracht werden. Die Fraktionen der CDU und der FDP müssten den Antrag also spätestens morgen neu einbringen. Falls der Antrag nicht zur zweiten Lesung neu eingebracht und über ihn abgestimmt wird, gilt er schon als eingebracht zur dritten Lesung, und dann kann in der Schlusssitzung zur dritten Lesung über ihn abgestimmt werden. - So weit die Vorbemerkungen.

Ich bitte jetzt Herrn Dr. Kuhn um seine Stellungnahme.

Dr. Marco Kuhn (Landkreistag NRW): Zunächst herzlichen Dank dafür, dass wir kurzfristig Stellung nehmen können. Sie haben es schon gesagt: Ich spreche heute nicht nur für den Landkreistag, sondern auch für den Städte- und Gemeindebund.

Gestatten Sie mir zunächst einige kurze Anmerkungen zum Verfahren der Anhörung. Mir ist schon wichtig darauf hinzuweisen, dass wir uns eine längere Frist zur Vorbereitung einer Stellungnahme gewünscht hätten. Das sage ich nicht aus reinem Formalismus, sondern einfach deshalb, weil es notwendig gewesen wäre, noch eine eingehendere Rückkopplung mit unseren Mitgliedern zu dieser diffizilen Fragestellung herbeizuführen. Dafür standen gerade einmal anderthalb Arbeitstage zur Verfügung.

Ich will mich in der Sache auf zwei Punkte konzentrieren. Zum einen erlauben Sie mir bitte, die aktuell zur Debatte stehende Regelung in den Gesamtzusammenhang zu stellen, um auf dieser Basis dann eine Bewertung der konkret infrage stehenden Regelungen vorzunehmen.

Zum Gesamtzusammenhang: Wir sind uns darüber bewusst, dass sich das Land in einer schwierigen Haushaltssituation befindet. Dem muss sich auch der ÖPNV stellen; das ist gar keine Frage. Zugleich muss aber auch berücksichtigt werden - das muss ich in diesem Kreis nicht erläutern -, dass die Haushaltslage der Kommunen nicht besser ist und dass darüber hinaus - und das ist mir besonders wichtig - gerade der ÖPNV in der jüngeren Vergangenheit bereits einige erhebliche Kürzungen hinnehmen musste. Ich erinnere nur an die Kürzung der Aufgabenträgerpauschale noch unter der alten Landesregierung und die Einschnitte auf der Basis des sogenannten Koch/Steinbrück-Papiers, die sich unmittelbar auf die Ausgleichsleistungen im Schülerverkehr ausgewirkt haben.

Zusätzlich ist Ende 2005 hinzugekommen, dass eine Neuberechnung bei den Ausgleichsleistungen im Schülerverkehr herbeigeführt wird; sie ist durch Erlass seitens des Verkehrsministeriums festgelegt. Diese zusätzlichen Kürzungen sind für die Kommunen und ihre Verkehrsunternehmen nicht verkraftbar, zumal Fahrpreiserhöhungen nur bedingt, wenn überhaupt, durchsetzbar wären.

Das gilt besonders für den kreisangehörigen Raum, für den ich heute spreche. Insoweit gehen wir davon aus, dass es durch diese Änderungen im System der Berechnung zu einer überproportionalen Belastung des kreisangehörigen Raums gekommen ist. Dort sind Ausgleichsleistungen im Schülerverkehr unverzichtbar, um ein angemessenes ÖPNV-Angebot sicherzustellen. Die häufig verwendete Formulierung von den Ausgleichsleistungen des Schülerverkehrs als Rückgrat des ÖPNV beschreibt meines Erachtens den Sachverhalt sehr genau. Der Marktanteil des Schülerverkehrs beträgt teilweise bis zu 70 %.

Von daher ist aus unserer Sicht die Forderung nur konsequent, dass wir die erwähnte Neuberechnung der Ausgleichsleistungen, die seitens des Verkehrsministeriums herbeigeführt worden ist, und die damit verbundenen Mittelkürzungen in irgendeiner Form kompensiert haben wollen.

Damit komme ich zum vorliegenden Änderungsantrag. Angesichts des gerade Gesagten ist es im Prinzip klar zu begrüßen, dass über die Änderung des ÖPNV-Gesetzes, wie sie vorgeschlagen worden ist, eine solche Kompensation, von der ich gerade gesprochen habe, vorgenommen werden soll. Allerdings ist, um das vorwegzunehmen, aus der Sicht des kreisangehörigen Raums diese Kompensation insgesamt nicht ausreichend.

Zunächst zu der vorgeschlagenen Änderung von § 13 Abs. 4 des ÖPNV-Gesetzes. Hiermit soll die Möglichkeit vorgesehen werden, bis zu 25 % der verfügbaren Mittel zur pauschalierten Abgeltung der Vorhaltekosten zu verwenden. Nach unserem Verständnis wird dadurch, wie es ja auch in der Begründung erwähnt ist, der Handlungsspielraum der Aufgabenträger erweitert. Das ist positiv.

Allerdings ändert sich die Gesamthöhe der Fördersumme nicht. Insoweit relativiert sich natürlich dieser neu gewonnene Handlungsspielraum wieder. Mögliche Konsequenz könnte sein - das können wir im Moment noch nicht absehen -, dass sich die Zuschüsse für die Anschaffung neuer Fahrzeuge beispielsweise um den Betrag verringert, der in die Vorhaltekostenförderung fließt.

Hinzu kommt: Diese Regelung begünstigt nach unserem Verständnis die Ballungsräume. Denn die Mittelverteilung soll offenbar analog der bisher geltenden Bewertungsmethodik vorgenommen werden. Wir haben keine Regelung, die den spezifischen Belangen des kreisangehörigen Raums, für die der Schülerverkehr ja von besonderer Bedeutung ist, Rechnung trägt, also keine spezifische Regelung, die unseren Belangen entgegenkäme.

Was die vorgeschlagene Änderung von § 13 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzes angeht, so ist diese im Vergleich zu der eben erwähnten Änderung aus Sicht des kreisangehörigen Raums deutlich positiver zu bewerten. Die Verteilung der zusätzlichen Mittel soll bekanntlich ausschließlich über die Kilometerleistungen vorgenommen werden, ohne dass es zu einer Vorwegvornahme beziehungsweise ohne dass es zu Vorwegabzügen und kapazitätsbezogenen Gewichtungen käme. Das kommt nach unserem Verständnis dem kreisangehörigen Raum entgegen. Die Fördersätze pro Kilometer würden steigen, und auf diese Weise würden zusätzliche Mittel für die Busleistungen zur Verfügung gestellt werden können.

Ein Manko bleibt dabei allerdings, dass diese zusätzlichen Mittel nicht dauerhaft festgeschrieben werden. Sie sind erst einmal nur für ein Jahr vorgesehen. Was 2007 wird, ist offen.

Schwierig ist es - auch aufgrund der Kürze der zur Verfügung stehenden Zeit -, die Auswirkungen auf die einzelnen Verkehrsunternehmen und ihre kommunalen Eigentümer genau abzuschätzen. Aufgrund der ersten Rückmeldungen, die ich von einzelnen Kreisen bekommen habe, kann aber bei allen Unwägbarkeiten davon ausgegangen werden, dass sich die Einnahmesituation der Verkehrsunternehmen gegenüber den ursprünglichen Vorschlägen um etwa 25 bis 30 % verbessern wird. Entsprechend würde sich natürlich auch der Zuschussbedarf der kommunalen Eigentümer verringern.

Dabei wäre insgesamt - das will ich deutlich sagen - gegenüber der früheren Rechtslage ein deutlicher Rückgang der landesseitig zur Verfügung gestellten Mittel zu verzeichnen. Unter dem Strich blieben - je nach der Größe der einzelnen Unternehmen - bei diesen Unternehmen Mindereinnahmen von mehreren 100.000 €. Daran kann auch die jetzt vorgeschlagene Änderung des § 13 Abs. 2 nichts ändern.

Einige ergänzende Hinweise seien mir noch gestattet. Für mich ist aus den vorliegenden Anträgen nicht ersichtlich, woher die zusätzlichen Mittel kommen sollen. Für den Fall, dass sie aus den Regionalisierungsmitteln aufgebracht werden sollten, was ja durchaus zu vermuten ist, wäre das zum einen deshalb nicht unproblematisch, weil damit an einer anderen Stelle aus dem ÖPNV-Topf Geld genommen würde, zum anderen auch deshalb, weil darin möglicherweise eine Zweckentfremdung der Regionalisierungsmittel gesehen werden könnte.

Wenn man diesen Gedanken weiterverfolgt, könnte darin auch gesehen werden, dass Nordrhein-Westfalen dem schlechten Vorbild anderer Länder folgt. Dadurch würde sich letztendlich die Verhandlungsposition Nordrhein-Westfalens, wenn es um die Neuaushandlung der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene geht, unter Umständen verschlechtern. Insofern bitte ich, diesen Aspekt noch einmal zu prüfen, wenn denn die Mittel aus dem Regionalisierungsfonds genommen werden sollten.

Ein letzter Hinweis von meiner Seite: Den bisherigen Ausführungen lag das bestehende System der ÖPNV-Finanzierung zugrunde. Ich glaube, es ist deutlich geworden, dass dieses System insgesamt alles andere als transparent und dass es auch verwaltungsaufwendig ist. Es wird an einer Schraube gedreht, und in der Folge ergeben sich Konsequenzen an einem anderen Bestandteil der ÖPNV-Finanzierung. Aus unserer Sicht ist daher - das sage ich perspektivisch - eine Reform der ÖPNV-Finanzierung dringend geboten. Die kommunale Forderung lautet deshalb schon seit längerem, dass man eine dauerhafte und verlässliche Finanzierungsgrundlage schafft und die Mittel weitgehend auf der Ebene der Aufgabenträger zusammenführt. Zumindest für die Zukunft sollte eine solche Gesetzesänderung auch in diesem Raum diskutiert werden.

Unter dem Strich bleibt trotz mancher positiver Aspekte aus unserer Sicht eine durchaus erhebliche Kürzung zu konstatieren. Das Fazit aus Sicht des kreisangehörigen Raumes lautet deshalb: Der vorliegende Änderungsantrag ist zweifellos ein Schritt in die richtige Richtung. Wir hätten uns aber einen größeren Schritt in diese Richtung gewünscht.

Vorsitzende Anke Brunn: Herzlichen Dank für diese Stellungnahme und auch dafür, dass Sie trotz der Kurzfristigkeit hier erschienen sind! Uns als Ausschuss ist es schon wichtig, dass wir angesichts des vom Landtag immer ernster genommenen Konnexitätsprinzips die Chance haben, die Änderungen unserer Verfahrensweisen, die die Kommunen betreffen, auch mit den Kommunen unmittelbar zu besprechen.

Jetzt haben die Abgeordneten Gelegenheit, Fragen zu dem Thema zu stellen. - Herr Sagel.

Rüdiger Sagel (GRÜNE): Ich würde mir wünschen, dass vielleicht zunächst auf die von Herrn Kuhn aufgeworfenen Fragen geantwortet wird. Die Fragestellung ist natürlich: Woher kommen die zusätzlichen Mittel? Kommen sie aus Regionalisierungsmitteln? Wie ist die daraus resultierende Problematik zu bewerten? Sie haben den Antrag gestellt, und von daher hätte ich natürlich auch gerne von Ihnen gewusst, wie Ihre Positionierung dazu ist. Und wie das Ganze finanztechnisch gemacht werden soll, ist natürlich der Punkt, der uns als Haushalts- und Finanzausschuss umtreibt.

Ansonsten haben wir hier, wie ich finde, deutliche Worte gehört, dass das zwar in die richtige Richtung geht, aber ziemlich unzureichend ist, was Sie hier vorlegen. Vor allem wird der ländliche Raum - das ist ja unsere Achillesferse - völlig unzureichend berücksichtigt. Von daher werden sich dort die Probleme verschärft stellen, insbesondere was die Schülerfahrkosten angeht. Von daher sehe ich durch diesen Antrag keine Problemlösung.

Vorsitzende Anke Brunn: Ich sammle zunächst die Fragen, und ich gehe davon aus, dass die Fragen, die von Herrn Dr. Kuhn nicht beantwortet werden können, von der Landesregierung oder vonseiten der antragstellenden Fraktionen beantwortet werden.

Dr. Axel Horstmann (SPD): Es ist ja nicht meine Aufgabe, aber für die Mitglieder des Verkehrsausschusses - und dazu gehöre ich - ist die Frage nach den Regionalisierungsmitteln zu beantworten. Die CDU-Fraktion hat dort erklärt, dass die 20 Millionen € aus den Regionalisierungsmitteln entnommen werden sollen. Insofern ist Herrn Dr. Kuhn nur zuzustimmen, der sagt, dass das eine Zweckentfremdung von Regionalisierungsmitteln ist, die in der derzeitigen Debatte, in der der Bund wesentlich mit diesem Argument arbeitet und damit begründet, dass er den Ländern Geld entziehen will, natürlich schon aus taktischen Gründen mehr als problematisch ist; von der Sache selbst will ich gar nicht reden.

Ich habe zwei Fragen. Herr Dr. Kuhn, Sie haben gesagt, unter den gesetzlichen Veränderungen, die vorgenommen werden sollen, ist eine Regelung, nämlich § 13 Abs. 4, die eine Begünstigung des Ballungsraumes darstellt. Das finde ich überraschend. Denn die CDU-Fraktion und die FDP-Fraktion haben ja angekündigt, mit der Gesetzesänderung den Schaden reparieren zu wollen, der den Verkehrsunternehmen spezifisch im ländlichen Raum dadurch entstanden ist, dass die Schülerbeförderungskostenzuschüsse auf der Basis von nunmehr nur noch 200 Tagen neu berechnet worden sind. Wie kann man es erklären, dass es dann zu einer Regelung kommt, die vom Landkreistag und vom Städte- und Gemeindebund zumindest in einem Punkt als eine den Ballungsraum be-

günstigende Regelung dargestellt wird? Das ist allerdings eine Frage, die ich nicht an Sie richten kann, sondern die ich an die Koalition richten muss. Ich frage Sie aber: Können Sie einmal erläutern, warum das aus Ihrer Sicht so ist?

Das Zweite: Ich habe gut im Ohr, dass die Regierungskoalition angekündigt hat, die ÖPNV-Förderung und -Finanzierung zu vereinfachen, das heißt eine überschaubarere, transparentere ÖPNV-Förderung einzuführen. Mein Eindruck ist, dass hiermit eine zusätzliche Förderbestimmung geschaffen wird, ein zusätzliches Töpfchen aufgemacht wird, aus dem nach zusätzlichen Kriterien Landesmittel für den ÖPNV verteilt werden. Ich frage Sie, Herr Dr. Kuhn, ob Sie meinen Eindruck teilen, dass dies eine Regelung ist, die die Unübersichtlichkeit der ÖPNV-Förderung erhöht, jedenfalls nicht absenkt?

Horst Becker (GRÜNE): Neben den Fragen, die Herr Horstmann schon aufgeworfen hat, will ich nur noch eine weitere anschließen: Unter der Prämisse, dass die Mittel tatsächlich aus den Regionalisierungsmitteln entnommen werden, hätte ich gerne Ihre Einschätzung dahin gehend, wie das den kreisangehörigen Raum beziehungsweise die Landkreise trifft. Und wie betrachten Sie die gesamte Neuregelung mit ihrem bürokratischen Mehraufwand, wenn es tatsächlich nur eine Verschiebung von den Regionalisierungsmitteln hin zu den Schülerbeförderungskosten ist?

Bodo Wißen (SPD): Mich interessiert die Motivation dieses Vorhabens. Wenn man der Meinung ist, wie wir alle wohl, dass der ländliche Raum von Verkehrsdienstleistungen nicht abgeschnitten werden darf - das müsste ja allen ein Anliegen sein -, dann verstehe ich das Ganze nicht. Sie haben ja im Grunde durch Verwaltungsanweisung die Zahl der Schülerbeförderungstage von 240 auf 200 abgesenkt.

(Zuruf von Christian Weisbrich [CDU])

- Dies bewirkt, Herr Weisbrich, eine Kürzung um 27 Millionen €. Jetzt ist klar, was passiert ist: Der ländliche Raum hat sich gewehrt, und zwar offensichtlich mit Erfolg, mit Erfolg auch innerhalb der CDU-Fraktion. Dann wurde hin und her diskutiert. Im Verkehrsausschuss - ich kann mich gut daran erinnern - hieß es auf einmal: Das wird alles gar nicht so schlimm; wir haben einen anderen Weg, wir wissen nur noch nicht wie; irgendwann werden wir das präsentieren. - Wenn das parlamentarische Gebaren ist, dann gute Nacht!

Es kam also zu starkem Druck in einer CDU-Fraktion, die sowieso offensichtlich ein paar Minderwertigkeitskomplexe hat,

(Widerspruch bei der CDU)

und dies führte dazu, dass eine Finanzierung über ein anderes Mittel gesucht wurde. Wie „Jack in the Box“ ergab sich dann diese Möglichkeit, und jetzt werden 20 Millionen € über andere Möglichkeiten hier eingefordert. Ob das alles so klappt, ist eine andere Frage: Sie können hier zwar mit Ihrer Mehrheit beschließen was Sie wollen, aber wir sind in der Bundesrepublik bei der Verkehrspolitik als Land nicht allein. Da gibt es auch andere; Herr Dr. Horstmann hat darauf hingewiesen. Insofern wäre das die Frage.

Was aber bei der Gesetzesvorlage besonders bemerkenswert ist: Sie halten ja den Wettbewerb hoch; insbesondere die FDP macht das ja. Die Frage ist doch, wo sich der Wettbewerb in dieser Gesetzesvorlage wiederfindet. Gefördert werden soll die reine Kilometerleistung - auf dem Land kein Problem -, aber nicht die Nachfrage des Kunden. Der qualitative Ansatz ist also völlig heraus, er spielt in der Verkehrspolitik im ÖPNV dann überhaupt keine Rolle mehr. Das ist für eine Koalition und für eine Partei, die sich immer als die großen Wettbewerbshüter darstellen, schon ein Stück aus dem Tollhaus.

Sie sollten also darüber einmal gründlich nachdenken; vielleicht hilft auch ein bisschen die langfristige Sicht. Wenn sie dem ländlichen Raum etwas Gutes tun wollen, dann müssen Sie die 45a-Mittel wieder auf den alten Stand erhöhen. Im Jahr des Kindes gehört es sich nicht, dass man an dieser Stelle kürzt zulasten von Schülerinnen und Schülern, zulasten von Auszubildenden und zulasten von Rentnerinnen und Rentnern im ländlichen Raum.

(Beifall von der SPD - Zurufe)

Volkmar Klein (CDU): Es ist ausgesprochen interessant, mit welcher Lebhaftigkeit hier so früh am Morgen diskutiert wird, teilweise auch mit Emotionen. Der Kollege weiß vielleicht nicht, dass bei uns im Ausschuss etwas sachorientierter diskutiert wird.

(Zurufe von der SPD)

Der Sachverhalt ist doch, dass wir einem sehr guten parlamentarischen Brauch nachgehen und das Ergebnis von Anhörungen und Diskussionen beherzigen. Ich habe Herrn Kuhn so verstanden, dass er zu Recht darauf hingewiesen hat, dass die Ausgangsregel - und wir reden doch in dieser Anhörung ausschließlich über § 13 Abs. 2, weil alles andere ja schon durch vorherige Anhörung abgehandelt ist - im Gesetzentwurf zu ungewollten Verwerfungen zwischen Regionen führt.

Dieser § 13 Abs. 2 - Herr Dr. Kuhn, vielleicht können Sie uns das noch einmal bestätigen - ist der gesetzgeberische Versuch, diese Verschiebungen zumindest ein Stück zu kompensieren. Insofern ist diese Gesetzesänderung das gute Ergebnis von ausführlichen Diskussionen und ein Beitrag für ein bisschen mehr Gerechtigkeit zwischen den Regionen in unserem Land. Das sollte uns allen eigentlich ein wichtiges Anliegen sein.

Dr. Marco Kuhn (Landkreistag NRW): Ich will versuchen, die Fragen zu beantworten, soweit sie an mich gerichtet sind. Zum Thema Regionalisierungsmittel habe ich etwas gesagt; ich denke, wir sind nicht gefragt, die dazu gestellten Fragen zu beantworten.

Was die Begünstigung des Ballungsraumes angeht, die von Herrn Dr. Horstmann angesprochen worden ist: Zugegebenermaßen ist das eine zugespitzte Formulierung. Aus meiner Sicht ist sie aber im Gesamtkontext sehr wohl erklärbar. Wir haben festgestellt, wie wichtig die Ausgleichsleistungen im Schülerverkehr für den kreisangehörigen Raum sind. Durch die Ende letzten Jahres herbeigeführten Verschlechterungen - die Neuberechnung der Anrechnungstage - ist es so, dass der kreisangehörige Raum überproportional belastet ist. Durch eine Regelung wie § 13 Abs. 4 - auf die bezog sich meine Anmerkung -, die unterschiedslos wirkt, wird natürlich dieser besonderen Belastung des

kreisangehörigen Raums nicht Rechnung getragen, weil sie eben unterschiedslos wirkt. Das meinte ich, zugegebenermaßen zugespitzt, mit „Begünstigung des Ballungsraums“.

Herr Dr. Horstmann, Ihre Fragestellung ging noch in Richtung zusätzliche Bürokratie. Wir gehen davon aus, dass wir zunächst im bestehenden System diese Frage zu beantworten haben. Im bestehenden System der ÖPNV-Finanzierung sehe ich eigentlich keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand, auch keinen zusätzlichen Topf, der aufgemacht würde. Denn es sind Erweiterungen der Handlungsspielräume - nicht ausreichend; wir hätten uns eine bessere Dotierung vorstellen können -, aber es sind keine zusätzlichen bürokratischen Aufwände, die mit den jetzt in Rede stehenden Regelungen verbunden wären, ausgehend vom bestehenden System. Für die Zukunft können wir uns auf jeden Fall nachhaltige Verbesserungen vorstellen, Stichwort: Pauschalierung der Mittel. Das hatte ich eingangs erläutert.

Ansonsten ist es in der Tat so, dass wir § 13 Abs. 2 so verstehen, dass er eine deutliche Verbesserung darstellt. § 13 Abs. 4 ist für uns keine Verbesserung, aber § 13 Abs. 2 ist eine teilweise Kompensation und, wie ich es zum Schluss gesagt habe, der Schritt in die richtige Richtung, den wir feststellen können, nicht mehr und nicht weniger.

Vorsitzende Anke Brunn: Es ist von mehreren Seiten die Frage aufgeworfen worden, woher die Mittel kommen. Ich bin froh, dass wir einen Vertreter des Ministeriums für Bauen und Verkehr hier haben, nämlich Herrn Wille. Ich wäre Ihnen dankbar, wenn sie zu dieser Frage Stellung nehmen könnten.

OAR Andreas Wille (MBV): In der Klausursitzung des Haushalts- und Finanzausschusses am 9. März hatte ich bereits darauf hingewiesen, dass die 20 Millionen €, die zur Aufstockung der Förderung nach § 13 ÖPNV-Gesetz eingesetzt werden, Regionalisierungsmittel des Bundes sind. Es sind Haushaltsreste aus dem Haushaltsjahr 2005, die auch dazu gebildet wurden, um die angekündigte Kompensation durchzuführen. So hatte ich das ja auch schon im März angekündigt (*siehe nöAPr 14/26, Seite 15*).

Rüdiger Sagel (GRÜNE): Es ist natürlich interessant, dass man jetzt vonseiten des Ministeriums hört, wie das finanziert werden soll. Ich würde natürlich gerne wissen, ob das auch die Auffassung der Fraktionen von CDU und FDP ist. Aus meiner Sicht ist sehr interessant, dass hier offensichtlich entgegen allen Ankündigungen, dass Haushalte transparent und klar sein sollen, im stillen Kämmerlein Haushaltsreste existieren, die jetzt auf einmal wie „Jack aus der Box“ gezogen werden können, um irgendwelche Anträge der CDU, die kurz vor dem Ende der Beratungsabläufe eingebracht werden, finanzieren zu können. Das ist alles andere als Transparenz und Klarheit.

Mich würde also interessieren: Wollen Sie als Koalitionsfraktionen das tatsächlich so machen oder ist das nur die Auffassung des Ministeriums? Man hört ja in den letzten Tagen teilweise auch ganz andere Auffassungen.

Herr Klein, zu dem, was Sie gesagt haben: Eines ist ja klar geworden: Das, was Sie tatsächlich erreichen wollen, erreichen Sie nicht im Ansatz, denn der ländliche Raum wird

weiter benachteiligt. Es gibt nach wie vor eine Bevorzugung des Ballungsraums. Das ist auch sehr deutlich gesagt worden.

Horst Becker (GRÜNE): Ich möchte zunächst an meine Frage erinnern, die Herr Kuhn nicht beantwortet hat. Sie lautete sinngemäß, ob es sich nicht unter der Voraussetzung, dass die Mittel aus Regionalisierungsmitteln stammen, um eine Verschiebung von einem Topf in den anderen handelt und ob der ländliche Raum dadurch nicht doch mehr betroffen ist, als in den ersten Ausführungen dargestellt wurde.

Zweitens möchte ich darauf hinweisen, dass ich zur Kenntnis genommen habe, dass aus Haushaltsresten der Regionalisierungsmittel des Jahres 2005 nunmehr diese 20 Millionen € bezahlt werden sollen, die in die Schülerbeförderungskosten, worüber wir gerade reden, verschoben werden sollen.

Des Weiteren möchte ich noch anmerken: Herr Klein, ich halte es bei allem Respekt davor, dass Sie auf den Stil dieses Ausschusses abheben, für eine etwas mutige Aussage, wenn Sie im Zusammenhang mit dieser Anhörung sagen, dass Sie damit einem guten parlamentarischen Brauch folgen. Sie sind diesem guten parlamentarischen Brauch ja nicht etwa freiwillig gefolgt, sondern dazu bedurfte es nach meinem Kenntnisstand einer Ältestenratssitzung am letzten Donnerstag um 17 Uhr, der Sie darauf hingewiesen hat, dass Sie das brauchen. Alle Hinweise unsererseits sowohl in diesem Ausschuss wie auch im Verkehrsausschuss sind von Ihrer Fraktion zunächst einmal - dann hier allerdings später mit dem Vertagen - so beantwortet worden, dass Sie mit der Arroganz der Macht gesagt haben: Wir ziehen das durch. - Erst aufgrund der Ältestenratssitzung und der Hinweise der Präsidentin und der Verwaltung sind Sie dazu bewegt worden, dieses Verfahren zu wählen.

Was die kommunalen Spitzenverbände davon halten, haben Sie ja vorhin gehört. Sie haben sehr deutlich gesagt, dass sie eigentlich erwartet hätten, in einer anderen Frist beteiligt zu werden und nicht in eineinhalb Tagen. Wenn wir in den nächsten Wochen in die Tiefe dieser Regelungen einsteigen, werden wir vermutlich sehen, dass sie noch ein paar Fallstricke mehr haben, als wir es heute Morgen hören konnten. Deswegen bitte ich Sie herzlich, jetzt nicht von gutem parlamentarischem Brauch zu reden. Dazu mussten Sie erst genötigt werden.

Christian Weisbrich (CDU): Der einzige Zweck der heutigen Zusammenkunft ist, dass wir zu der vorgeschlagenen Änderung, § 10 Haushaltsbegleitgesetz beziehungsweise § 13 Abs. 2 und Abs. 4 ÖPNV-Gesetz - die kommunalen Spitzenverbände anhören, ob diese Änderung der Intention der Spitzenverbände entspricht oder ob sie Bedenken dagegen haben. Alles andere, was heute hier gemacht wird, hat mit dem Gegenstand dieser Sitzung nichts zu tun, ist nicht zielführend und geht an der Sache völlig vorbei.

Ich stelle Folgendes fest: Der Städtetag hat eine schriftliche Stellungnahme abgegeben, und darin steht eindeutig, dass gegen die von CDU und FDP vorgeschlagenen Änderungen keinerlei Einwände erhoben werden. Herr Kuhn hat im Grunde genommen für den Landkreistag und den Städte- und Gemeindebund dieses inhaltlich bestätigt. Dass vieles noch wünschenswert wäre und man manches viel besser machen könnte, wenn Sie zuvor die Finanzen nicht derart ruiniert hätten, darüber sind wir uns völlig im Klaren.

Aber so, wie die Änderung angelegt ist, steht eindeutig fest, dass die Spitzenverbände hier zustimmen. Damit ist das Ziel der Anhörung erreicht, und Fensterreden können wir uns ersparen.

(Rüdiger Sagel [GRÜNE]: Sie bleiben alle Antworten schuldig! - Weitere Zurufe)

Bodo Wißen (SPD): Ich bin dankbar für die Auskunft, dass die Mittel aus Haushaltsresten stammen. Dann müssten wir ja eigentlich auch im Sinne des Landkreistages fragen, wie wir das denn im nächsten Jahr machen, zumal einige Kreistage beispielsweise ja auch Doppelhaushalte vorlegen. Die Frage ist also die der langfristigen Finanzierung des ÖPNV. Bisher hat der Verkehrsminister sie nicht klären können, und offensichtlich können die regierungstragenden Fraktionen auch in diesem Ausschuss die Frage nicht beantworten: Was würde denn dann im nächsten Jahr passieren?

(Zurufe von der CDU)

- Meine Frage ist die nach der langfristigen Finanzierung des ÖPNV. Wenn Ihnen das egal ist, dann müssen Sie das sagen.

(Zuruf von der CDU: Fragen Sie das den Sachverständigen!)

Dr. Marco Kuhn (Landkreistag NRW): Ich werde versuchen, die Fragen zu beantworten. Herr Becker hat noch einmal die Frage nach den Regionalisierungsmitteln aufgeworfen. Ich hatte, glaube ich, gesagt, dass wir davon ausgehen, dass die Mittel von einem Topf in den anderen Topf umgeschichtet werden, wenn man das Gesamtsystem ÖPNV betrachtet.

Dass es sich dabei um Haushaltsreste handelt, war mir bis eben auch neu. Von daher kann ich nichts zu möglichen Verwerfungen und Auswirkungen sagen. Dazu wird vielleicht das Verkehrsministerium etwas sagen können.

Was die langfristige Finanzierung angeht, hatte ich deutlich gemacht: Wir sehen mit einiger Sorge, dass zwar für 2006 einigermaßen gesichert ist, was an Mitteln für uns notwendig ist, dass aber für 2007 diese Frage wieder völlig offen ist. Das wird sich in den kommenden Jahren so fortsetzen. Deshalb habe ich daran erinnert, dass wir es für dringend notwendig halten, sich an eine grundlegende Reform zu machen, die natürlich auch eine langfristige Perspektive für die Aufgabenträger eröffnet. Erste Überlegungen dazu werden offenbar im Verkehrsministerium angestellt. Das ist für uns wichtig, damit wir nicht jedes Jahr aufs Neue die Diskussion führen müssen, die eben überhaupt keine Planungsgrundlage schafft.

OAR Andreas Wille (MBV): Ich wollte noch einige Worte zu den Ausgaberesten sagen. Diese Ausgabereste zeichneten sich im November 2005 ab. Deswegen konnten wir bereits in die Anhörung zu der Erlassregelung auch die Ankündigung aufnehmen, die Förderung nach § 13 ÖPNVG um 20 Millionen € zu erhöhen. Das heißt also, das war zum Zeitpunkt der Erlassregelung bereits bekannt.

Was die angesprochenen Verwerfungen anbelangt: Es handelt sich bei den Regionalisierungsmitteln um im Haushaltsvollzug eingesparte Mittel vornehmlich aus Rückflüssen anderer Förderungen, die in den Planungen der einzelnen Förderbereiche für das Jahr 2006 und im Haushaltsentwurf 2006 natürlich nicht berücksichtigt werden konnten und wurden. Dies führt aber nicht zu Kürzungen in den Programmansätzen der einzelnen Förderprogramme für das Jahr 2006.

Rüdiger Sagel (GRÜNE): Es stellt sich in der Tat die Frage, wie die Finanzierung zukünftig weitergeht. Das ist jetzt völlig unklar. Zweitens stellt sich natürlich die Frage, ob das, was Sie machen, überhaupt zulässig ist. Für mich hört sich das so an: Da existiert eine Sparkasse, die im Bedarfsfall herangezogen wird. Das stammt aus dem Jahr 2005. Wir haben jetzt das Jahr 2006, und jetzt werden auf einmal Haushaltsreste aus dem Jahr 2005 zur Finanzierung herangezogen. Wie Sie hier Ihre Finanzpolitik betreiben, ist ein Punkt, der rechtlich durchaus fragwürdig ist.

Horst Becker (GRÜNE): Ich hätte gerne über die Aussagen des Ministeriums, wie sich die Finanzierung darstellt, ein Vorab-Protokoll, weil ich das so interessant finde, dass ich es für die Haushaltsberatungen bei uns benötige.

Vorsitzende Anke Brunn: Ist es möglich, das kurzfristig zu protokollieren und zuzustellen? - Ja. Wir müssen übrigens der Verwaltung danken, dass wir über unsere schwierige Veranstaltung in der letzten Woche schon ein umfangreiches Vorab-Protokoll erhalten haben.

(Beifall)

Ich danke Ihnen, Herr Dr. Kuhn, dass Sie da waren und Stellung genommen haben. Wir sind damit am Ende dieses Tagesordnungspunktes.

Ich frage aber noch einmal zum Verfahren: Wird gewünscht, dass wir eine Empfehlung abgeben? - Es gibt keine Wünsche dazu. - Herr Kollege Klein, haben Sie zum Verfahren noch einen Vorschlag?

Volkmar Klein (CDU): Ich habe keinen Vorschlag. Wir haben hier auch jetzt nichts zu beschließen, weil die zweite Lesung abgeschlossen ist. Ich will aber ankündigen, dass wir, bestärkt durch das Ergebnis der Anhörung jetzt, zur zweiten Lesung und nicht erst zur dritten Lesung im Haushalts- und Finanzausschuss den entsprechenden Antrag stellen werden. Dann können wir gleich plenar darüber abstimmen.

Vorsitzende Anke Brunn: Das ist eine Ankündigung. Darüber wird das Plenum abstimmen. Damit beende ich diesen Tagesordnungspunkt.

