

Zweckverband

NPH

Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter

An den
Präsidenten
des Landtags NW
Postfach 10 11 43

Kreishaus
Aldegrevestraße 10-14
33102 Paderborn
Telefon: 05251 - 308 201
Telefax: 05251 - 308 222

40002 Düsseldorf

Paderborn, 21. März 1996

Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes NW



Sehr geehrter Herr Schmidt,

für Ihr Schreiben vom 05.02.1996 danke ich Ihnen. Ich begrüße den Beschluß des Verkehrsausschusses, eine öffentliche Anhörung zu der geplanten Gesetzesänderung durchzuführen.

Die bisher gültige Regelung unter § 11 RegG NW entspricht m. E. der ursprünglichen Zielsetzung der Regionalisierung, indem der Region die größere Gestaltungsfreiheit zugestanden wird, nämlich konkret die Option auf Schienenersatzverkehr, um Verbesserungen des Verkehrsangebotes für den Bürger zu ermöglichen. Genau diese Gestaltungs- bzw. Wahlfreiheit soll nunmehr durch den geänderten § 11 RegG NW eingeschränkt werden, indem die Finanzierung von Schienenersatzverkehren aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes ausgeschlossen wird.

Mit Blick auf den Grundgedanken der Regionalisierung erscheint diese Gesetzesänderung als schwerwiegender Rückschritt, da die regionalen Aufgabenträger in ihrer planerischen Handlungsfreiheit eingeengt werden. Ich sehe hier die ÖPNV-Planung insbesondere vor dem Hintergrund der kommunalen Selbstverwaltung. Die eigenverantwortliche Planung, Gestaltung und Organisation des gesamten ÖPNV in den jeweiligen Kooperationsräumen ermöglicht es, dem Bürger ein angemessenes Verkehrsangebot zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit anzubieten. Dabei halte ich es für erforderlich, den Aufgabenträgern die Freiheit der Ent-

scheidung zuzugestehen, welches Verkehrssystem mit den Transfermitteln des Bundes zweckmäßigerweise finanziert werden soll.

Generell bieten Schienenverkehr und Busverkehr bestimmte systembedingte Vor- und Nachteile, deren Bewertung jedoch in Ballungsräumen völlig anders aussehen kann als in der Fläche. Im ländlichen Raum erfüllt im wesentlichen der Busverkehr die Aufgabe der räumlichen Erschließung, insbesondere dann, wenn nur vergleichsweise wenige Städte und Gemeinden an das Schienennetz angeschlossen sind. Art und Umfang der verkehrlichen Erschließung haben wiederum Einfluß auf die Entwicklung von Wirtschaft und Fremdenverkehr.

Das Verkehrsgebiet des Zweckverbandes Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (NPH) hat auf einer Gesamtfläche von 2.445 qkm ein Schienennetz von rund 240 km Länge, während der Busverkehr auf einem Streckennetz von über 2.000 km gefahren wird. Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte liegt bei 175 Einwohnern pro qkm; es handelt sich um einen ländlich strukturierten Raum mit einem Verdichtungsgebiet, dem Oberzentrum Paderborn.

Unter Berücksichtigung des allgemein geringeren Fahrgastaufkommens im ländlichen Raum hat der Busverkehr hier die Möglichkeit, seine Systemvorteile gegenüber der Schiene in vielen Fällen klar auszuspielen - und dies mit der Folge, daß im Ergebnis geringere Kosten für die Allgemeinheit anfallen.

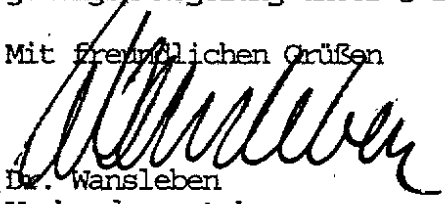
Auf der Grundlage des derzeit gültigen § 11 des Regionalisierungsgesetzes NW haben die Kreise Paderborn und Höxter bewußt die Aufgabenträgerschaft für den Schiene- wie auch den Busverkehr auf den Zweckverband NPH übertragen. Dies ist mit der klaren Zielsetzung geschehen, dem Bürger im Rahmen der zur Verfügung stehenden Transfermittel des Bundes ein möglichst optimales ÖPNV-Angebot bereitzustellen, wobei insbesondere Schienenersatzverkehre in die Überlegungen zur Verbesserung des Verkehrsangebotes einbezogen werden sollten.

Ich betone ausdrücklich, daß ich grundsätzlich die Existenz beider Systeme - Schiene und Bus - für gerechtfertigt halte, wenn es zu einer sinnvollen Aufgabenteilung dieser Systeme kommt. Gleichwohl würde ich es begrüßen, wenn in bestimmten Fällen der Bürger ein verbessertes ÖPNV-Angebot z. B. in Form von Schienenersatzverkehr bekäme und zugleich die öffentlichen Haushalte finanziell weniger belastet würden.

Das System Schiene sollte in der Verkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen nicht zu einem Dogma erhoben werden. Pragmatische Lösungsansätze unter Abwägung sämtlicher Aspekte führen vielfach zu besseren Ergebnissen. Diese Abwägung sollte bewußt den jeweiligen Regionen des Landes vorbehalten sein.

Der Wettbewerb zwischen verschiedenen Verkehrssystemen ist aus meiner Sicht wünschenswert und erforderlich, um zu einer quantitativen wie auch qualitativen Steigerung der Verkehrsleistung zu gelangen. Die geplante Änderung des Regionalisierungsgesetzes wird diesen Wettbewerb jedoch sicherlich nicht fördern. Im Interesse der Region spreche ich mich daher für die Beibehaltung der derzeit gültigen Regelung unter § 11 RegG NW aus.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Wansleben
Verbandsvorsteher