

13. Wahlperiode

Beschlussempfehlung und Bericht

des Finanzausschusses

**zu der Mitteilung der Landesregierung vom 14. März 2005
– Drucksache 13/4141**

**Bericht der Landesregierung zu einem Beschluss des Landtags;
hier: Denkschrift 2001 des Rechnungshofs zur Landeshaus-
haltsrechnung von Baden-Württemberg für das Haus-
haltsjahr 1999 (Nr. 17)
– Controlling im Schienenpersonennahverkehr**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

1. von der Mitteilung der Landesregierung vom 14. März 2005 – Drucksache 13/4141 – Kenntnis zu nehmen;
2. die Landesregierung zu ersuchen,

dem Landtag über die weitere Umsetzung des Controllings im Schienenpersonennahverkehr bis 28. Februar 2006 zu berichten.

07. 04. 2005

Die Berichterstatterin:

Lazarus

Der Vorsitzende:

Moser

Bericht

Der Finanzausschuss beriet die Drucksache 13/4141 in seiner 52. Sitzung am 7. April 2005.

Der Berichterstatter für den Finanzausschuss führte aus, das Angebot des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs in der Verantwortung des Landes solle nach den Forderungen des Rechnungshofs wirtschaftlicher gestaltet werden. Deshalb sollten zunächst Daten über die Nutzung dieses Angebots erhoben werden und solle das Angebot dem Bedarf angepasst werden.

Die Mitteilung der Landesregierung zum Controlling im Schienenpersonennahverkehr folge offenkundig der Argumentation des Ministeriums für Umwelt und Verkehr und gebe in der Sache in vielerlei Hinsicht unzutreffende Darstellungen. In Wahrheit würden die zitierten Grundsätze für die Anpassung der Leistungen an die Nachfrage vielfach nicht eingehalten. Zum Beispiel werde in Oberschwaben der Integrale Taktfahrplan bei den vorgenommenen Kürzungen nicht vollständig beachtet. Weiterhin würden nicht aufgrund von vorhandenen Daten und Zählungen, sondern aufgrund von Lebenserfahrungen Streichungen im Angebot vorgenommen. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr habe inzwischen eingeräumt, dass insbesondere der so genannte Ferienfahrplan, der von einem Drittel aller Kürzungen betroffen sei, nicht das Ergebnis konkreter Zählungen sei, sondern auf der allgemeinen Lebenserfahrung beruhe, dass in den Ferien Züge weniger in Anspruch genommen würden als während der Schulzeit. Entgegen den Angaben in der Mitteilung der Landesregierung seien auch die Vorlauf Fristen nicht eingehalten worden. Durch die kurzfristige Veröffentlichung der vorgesehenen Streichungen habe keine Möglichkeit der Abstimmung mit den Kommunen bestanden.

Als fatal sehe er es an, dass die Streichungen ohne Kenntnis der tatsächlichen Fahrgastzahlen erfolgt seien. Von der Fraktion GRÜNE veranlasste Zählungen hätten nachgewiesen, dass in sehr großem Umfang Züge – allein 36 Züge ab dem Hauptbahnhof Stuttgart – von Streichungen betroffen seien, die regelmäßig Fahrgastzahlen von 90 bis 300 Personen aufwiesen und damit deutlich über dem durchschnittlichen Auslastungsgrad lägen.

Dem Land entstehe aufgrund der hektischen Veränderung von Fahrplänen nicht nur durch die Verunsicherung der Fahrgäste ein erheblicher Verlust, sondern auch ein realer finanzieller Verlust aufgrund der nachteiligen Regelungen des Verkehrsvertrags. Das Land spare nämlich bei der Abbestellung von Zügen keineswegs immer den vollen Zuschussbetrag, sondern müsse ein Drittel des Zuschusses leisten, wenn durch die Abbestellung keine Einsparungen bei Fahrzeugumläufen zu erzielen seien. Dies treffe insbesondere für alle Abbestellungen des Ferienfahrplans zu. Nach Berechnungen der Grünen hätten die hektisch vorgenommenen Abbestellungen, die nicht die vorgegebenen Kriterien eingehalten hätten, ein jährliches Minus von 2,5 Millionen € für die Landeskasse zur Folge.

Er begrüße grundsätzlich Controlling als richtige Maßnahme zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Schienenpersonennahverkehrs. Die Umsetzung im Ministerium für Umwelt und Verkehr habe aber dem Landeshaushalt Schaden zugefügt und das Angebot des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs im Land verschlechtert.

Eine Abgeordnete der CDU begrüßte insgesamt die Einführung eines Controllings im Schienenpersonennahverkehr, weil damit die Möglichkeit geschaffen werde, zu beurteilen, ob sich der Betrieb einer Schienenstrecke lohne.

Sie stellte fest, die Mehrzahl der vom Ministerium für Umwelt und Verkehr abbestellten Zugkilometer beträfen Züge, die in der Regel von 15 und weniger Reisenden genutzt worden seien. Bei der derzeitigen Haushaltslage halte sie diese Abbestellungen für sinnvoll. Bei einzelnen Strecken hätten aller-

dings die Streichungen mehr Fahrgäste betroffen. Dies gelte etwa für die Strecke Stuttgart–Heilbronn. Hier sei jedoch mit den betroffenen Kommunen eine einvernehmliche Regelung gefunden worden, mit der die Pendler zu-rechtkämen.

Sie halte es für bedenkenswert, den bestehenden Verkehrsvertrag zu überprü-fen. Um bei Abbestellungen von Zugkilometern den vollständigen Landeszu-schuss ersetzt zu bekommen, müssten ganze Umläufe gestrichen werden. Dies führe dazu, dass im einen oder anderen Fall Züge betroffen seien, die die Kriterien des Controllings nicht erfüllten. Sie frage, ob das Ministerium für Umwelt und Verkehr Änderungen am bestehenden Verkehrsvertrag an-strebe.

Positiv wertete sie die Tatsache, dass durch Kürzungen auf unwirtschaft-lichen Strecken ein zusätzlicher Betrieb auf Strecken mit großer Nachfrage ermöglicht werde. Auf diese Weise seien im letzten Jahr zusätzlich 660 000 Zugkilometer angeboten und zusätzliche Regionen bedient worden. Diese Ausweitung habe insbesondere die Regionen Nordschwarzwald, Murgtal und die Ortenau betroffen.

Eine Abgeordnete der FDP/DVP stimmte mit der Einschätzung überein, dass das Controlling im Schienenpersonennahverkehr wichtig sei, wies aber da-rauf hin, dass das dem Controlling zugrunde liegende Zahlenmaterial zu-nächst nicht aussagekräftig genug gewesen sei. Sie bat deshalb um Auskunft über die inzwischen vorgenommenen Veränderungen, die Gründe hierfür und die beabsichtigte zukünftige Praxis, mit der die bisherigen Unzulänglichkei-ten vermieden werden sollten.

Ein Abgeordneter der SPD schloss sich zunächst der Bewertung hinsichtlich des Sinns eines Controllings im Schienenpersonennahverkehr an, räumte ein, dass bei der Einführung eines solchen Instruments auch Mängel bestehen könnten und forderte einen zusätzlichen Bericht der Landesregierung über die bisherige Praxis und vor allem über ein Konzept für die Zukunft, mit dem die aufgetretenen Mängel vermieden werden könnten.

Ein Vertreter des Ministeriums für Umwelt und Verkehr gestand zu, das Mi-nisterium für Umwelt und Verkehr habe die eine oder andere Leistung im Rahmen des Integralen Taktfahrplans gestrichen, dabei aber nirgendwo gegen die selbst festgelegten Grundsätze verstoßen, alle Strecken an Werktagen stündlich und samstags ab 13 Uhr sowie sonn- und feiertags zweistündlich zu bedienen. In Einzelfällen habe das Ministerium Ersatzleistungen angeboten, selbst wenn dabei nicht exakt ein 60-Minuten-Takt eingehalten werde.

Das Ministerium habe nie einen Hohl daraus gemacht, dass der Ferienfahr-plan nicht auf der Grundlage erhobener Zahlen, sondern aufgrund der im Laufe der Zeit angeeigneten Lebenserfahrung eingeführt worden sei. Es habe auch bei dem einen oder anderen Zug, dessen Streichung im Rahmen des Fe-rienfahrplans vorgesehen gewesen sei, wohl falsch entschieden. Allerdings sei inzwischen in Abstimmung mit den betroffenen Regionen überall eine vernünftige Ersatzlösung gefunden worden. Manche Leistungen, die im Ra-hmen des Ferienfahrplans ursprünglich hätten aufgegeben werden sollen, wür-den in Zukunft wieder erbracht, während im Gegenzug andere Züge ganzjäh-rig gestrichen werden müssten.

Die Behauptung des Berichterstatters, dass dem Land durch die Abbestellung von Leistungen bei der Bahn ein Schaden von jährlich 2,5 Millionen € ent-standen sei, halte er für nicht nachvollziehbar. Er müsse anerkennen, dass die DB Regio AG für die Erbringung ihres Angebots gewisse Fixkosten geltend mache. Wenn ein Zug abbestellt werde, würden diese Fixkosten nicht um den

vollen Wert verringert. Der Verkehrsvertrag sehe eine gestaffelte Regelung der Rückgabepreise vor. Es sei dem Ministerium allerdings weit überwiegend gelungen, bei der Abbestellung von Zügen eine hundertprozentige Kostenerstattung zu erzielen.

Selbstverständlich werde das Ministerium in Zukunft das Instrument des Controllings heranziehen, die Marktentwicklung sorgfältig beobachten und auf Veränderungen am Verkehrsmarkt reagieren. Nach einer gewissen Beobachtungszeit könne das Ministerium dann einen seriösen Bericht über die Praxis des Controllings erstatten.

Ein Vertreter des Rechnungshofs schloss sich diesen Darlegungen an und bemerkte, der Rechnungshof sei sich der Tatsache bewusst, dass die Einführung eines Controlling-Verfahrens einen gewissen zeitlichen Vorlauf benötige, zumal bei der Einführung weder statistische Werte noch individuell erhobene Daten zur Verfügung gestanden hätten. Das jetzt eingeführte und praktizierte Instrument sei jedoch der richtige Weg und komme der vom Rechnungshof mit seinem Denkschriftbeitrag verfolgten Intention, den Nahverkehr nach Wirtschaftlichkeitsaspekten zu bedienen, sehr nahe.

Ohne förmliche Abstimmung verabschiedete der Finanzausschuss sodann folgende Beschlussempfehlung ans Plenum:

Der Landtag wolle beschließen:

1. von der Mitteilung der Landesregierung vom 14. März 2005, Drucksache 13/4141, Kenntnis zu nehmen;
2. die Landesregierung zu ersuchen,
dem Landtag über die weitere Umsetzung des Controllings im Schienenpersonennahverkehr bis 28. Februar 2006 zu berichten.

20. 04. 2005

Lazarus