

6. Wahlperiode

(Zu 6/3522)

11. 12. 73

**Schriftliche Antwort des Ministeriums für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr**

auf die Große Anfrage der Fraktion der SPD

— Drucksache 3522 vom 19. Oktober 1973

Öffentlicher Personennahverkehr in Baden-Württemberg

Die Große Anfrage hat folgenden Wortlaut:

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie beurteilt die Landesregierung die Entwicklung der wirtschaftlichen Lage bei den öffentlichen und privaten Nahverkehrsunternehmen in Baden-Württemberg?
2. a) In welchem Umfang haben die Nahverkehrsbetriebe seit 1960 Rationalisierungserfolge erzielt (Personalentwicklung, Wagenkilometer und Umsatz pro Mitarbeiter)?
b) In welchem Umfang sind diese Rationalisierungserfolge auf die Reduzierung des Beförderungsangebots und der Leistung zurückzuführen?
3. a) Wie steht die Landesregierung zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Lasten im Personennahverkehr?
b) Mit welchem Gesamtaufwand rechnet die Landesregierung für die Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Lasten, und wie stellt sie sich die Verteilung dieses Aufwands vor?
4. In welcher Weise und in welchem Umfang fördern die anderen Bundesländer den öffentlichen Personennahverkehr?
5. Nach welchen Grundsätzen wurden von den Aufsichtsbehörden bisher Tarifierhöhungen in den Nahverkehrsräumen mittlerer Neckar, Rhein-Neckar, Karlsruhe und Freiburg genehmigt?
6. Aus welchen Gründen ist es bei den Fahrplan- und Tarifverbundverhandlungen bisher nicht zu konkreten Ergebnissen gekommen?
7. a) Welche Erfahrungen wurden mit dem derzeitigen Konzessionssystem des Personenbeförderungsgesetzes gemacht?
b) Wie steht die Landesregierung zur Einführung von Flächenkonzessionen?
c) Welche sonstigen Vorstellungen hat die Landesregierung für eine Änderung des derzeitigen Konzessionssystems?
8. Hat die Landesregierung zu der vorgesehenen Auflösung des Postreisedienstes durch den Bund in bezug auf die Weiterführung dieser Verkehrslinien eigene Vorstellungen entwickelt und dem Bund übermittelt?

9. Welches Konzept hat die Landesregierung zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg
- a) bezüglich der wirtschaftlichen Lage der Nahverkehrsunternehmen,
 - b) für die angekündigte Fortschreibung des Generalverkehrsplans,
 - c) zur besseren Erschließung des ländlichen Raumes?

16. 10. 73

Dr. Schieler, Weyrosta, Bühringer,
Dr. Noller, Pauli, Elisabeth Nill,
Helmstädter
und Fraktion

Mit Schreiben vom 11. Dezember 1973 Nr. XII 3003 — 15/76 beantwortet das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr namens der Landesregierung die Große Anfrage wie folgt:

Zu Nr. 1:

Die wirtschaftliche Lage der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat sich in den letzten Jahren zunehmend verschlechtert. Die Entwicklung wird bestimmt durch die stürmische Zunahme des Individualverkehrs, der wegen seiner vielfachen Vorteile dem ÖPNV in seinem heutigen — ungenügenden — Ausbauzustand Fahrgäste entzieht, also am Verkehrsmarkt gleichsam Wettbewerber des ÖPNV ist, und dazuhin die Fahrzeuge des ÖPNV, die sich auf der Straße bewegen, immer stärker behindert. Zu der ungünstigen Entwicklung der Lage der Verkehrsunternehmen tragen auch die strukturellen Besonderheiten des ÖPNV bei wie unrentable Zubringerstrecken, Unpaarigkeit der Verkehrsströme, tageszeitliche Schwankungen der Verkehrsnachfrage, Vorhaltung einer Kapazität für den Spitzenbedarf. Alle diese Umstände führen zu einer zunehmenden Öffnung der Schere zwischen den Erträgen (Verkehrseinnahmen) und den zwangsläufig der allgemeinen Entwicklung folgenden steigenden Kosten des ÖPNV. Dabei machen die Personalkosten einen hohen Anteil des Aufwands aus, sie erreichen teilweise mehr als 70 % des Betriebsaufwands.

Die Kostenlage der schienengebundenen ÖPNV-Betriebe ist noch dadurch gekennzeichnet, daß sie auch den Aufwand für den Fahrweg tragen müssen, während der Omnibusverkehr, der die öffentlichen Straßen benützt, heute davon befreit ist.

Die Möglichkeiten, die Fahrpreise der Kostenentwicklung anzupassen, sind bei der gegebenen „Marktlage“ äußerst begrenzt.

Diese Entwicklung betrifft mehr oder weniger alle Zweige des ÖPNV. So hat der Bund nach Angaben des Bundesministers für Verkehr im Regionalverkehr der Deutschen Bundesbahn (DB) und der Deutschen Bundespost (BP) schon heute jährlich rund 2,75 Milliarden DM aufzuwenden, die von diesen Verkehrsunternehmen nicht durch Einnahmen gedeckt werden können.

Nach einer Darstellung des Verbands der öffentlichen Verkehrsbetriebe (VOV) — Landesgruppe Baden-Württemberg — haben sich die Verluste der 12 größten kommunalen Verkehrsunternehmen in Baden-Württemberg von 60,9 Millionen DM im Jahre 1969 auf 113,1 Millionen DM im Jahre 1972 erhöht; sie werden im Jahre 1973 134 Millionen DM erreichen.

Die Entlastung des öffentlichen Linienverkehrs von der Kraftfahrzeugsteuer und der Mineralölsteuer hat nicht ausgereicht, um die defizitäre Entwicklung der Unternehmen des ÖPNV aufzuhalten. Die wirtschaftlichen Grundlagen müssen jedoch in Anpassung an die be-

sonderen Verhältnisse des ÖPNV verbessert werden. Diese Forderung hat schon der Bericht der Sachverständigenkommission über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden von 1964 erhoben. Sie rechtfertigt sich durch die Aufgabenstellung des ÖPNV, den Verkehr so zu bedienen, wie es das Wohl der Allgemeinheit verlangt (gemeinwirtschaftliche Lasten des ÖPNV).

Zur wirtschaftlichen Gesundung des ÖPNV sind insbesondere notwendig staatliche Hilfe beim Ausbau einer den modernen Bedürfnissen entsprechenden Infrastruktur, Ausgleich der gemeinwirtschaftlichen Lasten durch die öffentliche Hand, soweit eine Kostendeckung nicht möglich ist, und steuerliche Entlastung.

Dabei darf aber die kostendeckende Eigenwirtschaftlichkeit als Grundsatz der Wirtschaftsführung der Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs nicht angetastet werden. In Übereinstimmung mit dem Bericht der Sachverständigenkommission ist die Deckung von Verlusten der Unternehmen aus öffentlichen Mitteln, das heißt die Subventionierung durch Übernahme des jährlich in der Bilanz ausgewiesenen Defizits, abzulehnen, weil sie die Bereitschaft zu verantwortlichem Wirtschaften vermindert und gleichzeitig den Antrieb zu leistungssteigernder und kostensenkender Rationalisierung nimmt. Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs müssen auch in Zukunft ungeachtet ihrer gemeinwirtschaftlichen Aufgaben nach kaufmännischen Grundsätzen geführt werden.

Zu Nr. 2 a)

Die Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg sind seit langem bestrebt, ihre Betriebe soweit wie möglich zu rationalisieren. Nachhaltige Rationalisierungserfolge konnten erzielt werden. So sank z. B. der Personalbestand der VOV-Betriebe Baden-Württembergs von 1960 bis 1972 um 27 %, obwohl ihre Pkm-Leistungen im gleichen Zeitraum um 32 % stiegen. Verschiedene Maßnahmen wie die Einführung des Einmannbetriebs und der Einsatz von Großraumfahrzeugen haben diesen Erfolg ermöglicht. Ähnliche Ergebnisse erzielten auch die Unternehmen des privaten Omnibusgewerbes. Zwar stieg hier der Personalbestand in den vergangenen Jahren um 16 %; die Wagenkilometerleistung erhöhte sich aber im gleichen Zeitraum um 72 %.

Auch die nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Baden-Württemberg konnten beträchtliche Einsparungen erzielen. So wurde die Zugförderung von Dampf- auf Dieselmotortrieb umgestellt und damit vielfach auch der Einmannbetrieb ermöglicht. Außerdem wurden unwirtschaftliche Züge durch kostengünstigere Omnibusfahrten ersetzt. Dabei konnten rund 25,7 % des Personals eingespart werden.

Weitere betriebliche Rationalisierung erscheint nach den Erfahrungen der Verkehrsbetriebe unter den heute gegebenen Verhältnissen nur noch sehr begrenzt möglich.

b)

Die Rationalisierungserfolge der Verkehrsunternehmen sind im wesentlichen ohne Einschränkung der Betriebsleistungen erzielt worden. Die Aufgabe vereinzelter unrentabler Linienabschnitte sowie Fahrplanverdünnungen in den späten Abend- und Nachtstunden ändern daran nichts. Entscheidend ist die beträchtliche Erhöhung der Produktivität der Unternehmen. „Gesund schrumpfen“ durch Einschränkung der notwendigen Verkehrsbedienung wäre keine echte Rationalisierung.

c)

Zur Rationalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs können in Zukunft auch neue technische Verkehrssysteme beitragen, wenn

sie es gestatten, eine bessere Verkehrsbedienung mit geringerem Personal- und Kapitaleinsatz als bei den konventionellen Verkehrssystemen zu erreichen. Allerdings setzt dies voraus, daß solche Systeme vor ihrer Anwendung gründlich erprobt werden. Diesem Zweck dient die Studiengesellschaft für den Nahverkehr mbH mit dem Sitz in Hamburg, deren Gründung im Jahre 1971 von Bund und Ländern gefördert wurde. Sie untersucht die zahlreichen angebotenen neuen Verkehrssysteme systematisch auf Grund eines mit Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes finanzierten Studienauftrags. Die Ergebnisse liegen zur Zeit noch nicht vor. Im einzelnen wird auf die Stellungnahme der Landesregierung zu dem Antrag der Abg. Dr. Hopmeier und Gen. betr. bedarfsgesteuertes System für den Personennahverkehr — Drucksache 6/3763 — verwiesen.

Zu Nr. 3 a)

Die Landesregierung hat schon in der unter ihrer maßgeblichen Mitwirkung erarbeiteten Stellungnahme des Bundesrats zu den Vorschlägen des Sachverständigenberichts von 1964 die Forderung nach Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Lasten des ÖPNV durch die öffentliche Hand unterstützt. Der Grundsatz wurde zuerst im § 28 a des Bundesbahngesetzes für die DB und später generell in der EG-Verordnung Nr. 1191 für die Staatsbahnen der Mitgliedsländer rechtlich ausgeformt. Deshalb ist der Bund heute verpflichtet, die gemeinwirtschaftlichen Lasten im Eisenbahnverkehr der DB auszugleichen. Die EG-Kommission beabsichtigt eine den Grundsätzen der Verordnung Nr. 1191 angepaßte Regelung auch für die regionalen Verkehrsunternehmen.

Die Verkehrsressorts der Länder haben sich auf Grund einer gemeinsamen Untersuchung von Maßnahmen zur wirtschaftlichen Sanierung der ÖPNV-Unternehmen, die von einem Arbeitskreis unter Federführung des Landes Baden-Württemberg geführt wurde, schon im Jahre 1971 dafür ausgesprochen, daß den Unternehmen in einem ersten Schritt die Mindereinnahmen aus dem tariflich begünstigten Ausbildungsverkehr ausgeglichen werden. Dieser Vorschlag konnte bisher nicht verwirklicht werden, weil es nicht möglich war, für die notwendigen beträchtlichen Ausgaben im Staatshaushaltsplan eine Deckung zu finden. Da zudem die Frage des Ausgleichs gemeinwirtschaftlicher Lasten endgültig nur bundeseinheitlich gelöst werden kann, hat der Landtag bei der Verabschiedung des Staatshaushaltsplans 1973 die Landesregierung ersucht, darauf hinzuwirken, daß die Bundesregierung unverzüglich ein Konzept zur Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Lasten vorschlägt.

Dieses Konzept liegt in Form eines Ressortentwurfs des Bundesverkehrsministeriums nunmehr vor. Es sieht als Hauptpunkt vor, die Länder durch Bundesrecht zu verpflichten, die gemeinwirtschaftlichen Lasten der Unternehmen — ausgenommen Bundesbahn und Bundespost — abzugelten. In einer ersten Stufe sollen zunächst die Mindereinnahmen im Ausbildungs- und Berufsverkehr — ermittelt in einem Preis-Kosten-Vergleich — ausgeglichen werden. Da sich noch nicht übersehen läßt, ob und wann die bundeseinheitliche Regelung zu erwarten ist, die Lage vieler Unternehmen des ÖPNV aber immer kritischer wird, muß nach Ansicht der Landesregierung eine Vorwegregelung für den Ausbildungsverkehr gesucht werden.

Die Landesregierung hat sich deshalb dafür ausgesprochen, den Unternehmen des ÖPNV zunächst 50 % ihrer gemeinwirtschaftlichen Lasten im Ausbildungsverkehr abzugelten. Dem dienen der von der Landesregierung jetzt dem Landtag vorgelegte Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über den kommunalen Finanzausgleich und die im Entwurf des Staatshaushaltsplanes 1974 bei Kap. 0704 Tit.Gr. 88 ausgebrachten Mittel im Gesamtbetrag von 40 Millionen DM zum Ausgleich von 50 % der den öffentlichen und

privaten ÖPNV-Unternehmen im Lande auferlegten Tariflasten des Ausbildungsverkehrs. Die genannten Entwürfe begründen die Vorschläge der Landesregierung im einzelnen und machen auch deutlich, daß in Übereinstimmung mit den Vorschlägen des Sachverständigenberichts, der EG-Regelung für die Staatsbahnen und den Absichten der Bundesregierung nicht eine Defizit-Finanzierung durch die öffentliche Hand, die einer Subventionierung gleichkäme, angestrebt wird, sondern nur der Ausgleich tatbeständlich genau definierter Belastungen, die sich aus der Pflicht der Unternehmen zu gemeinwirtschaftlicher Verkehrsbedienung ergeben.

Da bei der Ermittlung des Ausgleichsbedarfs nicht die einem Unternehmen entstehenden individuellen Kosten, sondern die durchschnittlichen Kosten eines sparsam wirtschaftenden und leistungsfähigen Unternehmens angesetzt werden, wird schlechtes Wirtschaften nicht belohnt, sondern im Gegenteil ein Anreiz zu rationeller Betriebsführung gegeben.

Die Ausgleichsregelung soll auch die Anwendung neuer, insbesondere umweltfreundlicher Verkehrstechnologien (z. B. Elektrobusse) fördern. Die spezifischen Vorteile dieser Technologien können für eine Übergangszeit auch höhere Kosten je Personenkilometer als bei konventionellen Verkehrsmitteln rechtfertigen.

b)

Für die beabsichtigte Abgeltung von 50 % der Tariflasten des Ausbildungsverkehrs wird im Jahre 1974 ein Bedarf von 40 Millionen DM veranschlagt.

Die Tariflasten des Berufsverkehrs, die der Bund den Ländern auferlegen will, würden sich im Jahre 1974 für Baden-Württemberg auf etwa 35 bis 40 Millionen DM belaufen. Die Landesregierung ist der Meinung, daß die bundesgesetzliche Regelung auch aus haushaltswirtschaftlichen Gründen zunächst auf die Regelung des Lastenausgleichs beim Ausbildungsverkehr beschränkt werden sollte.

Zu Nr. 4:

Die Bundesländer gewähren den Unternehmen des ÖPNV im Jahre 1973 neben den Bundesmitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz folgende Zuwendungen aus eigenen Haushaltsmitteln:

	kommunale, gemischt- wirtschaftliche und private Unternehmen des ÖPNV und DB	nichtbundes- eigene Eisenbahnen
	in Millionen DM	
Baden-Württemberg	42,5	11,28
Bayern	69,0	2,0
Hessen	58,2	0,79
Niedersachsen	31,4	3,18
Nordrhein-Westfalen	308,6	—
Rheinland-Pfalz	12,2	0,86
Saarland	1,0	1,57
Schleswig-Holstein	0,9	2,57

Zu den Zahlen von Baden-Württemberg ist zu bemerken, daß alle baureifen Projekte des ÖPNV voll vom Land (und vom Bund) gefördert worden sind. Der Betrag wird voraussichtlich 1974 beträchtlich ansteigen, wenn das Land nach den Vorschlägen der Landesregierung

den teilweisen Ausgleich von Mindereinnahmen im Ausbildungsverkehr übernimmt.

Nicht berücksichtigt, da nicht vergleichbar, sind die Stadtstaaten, die zugleich Träger großer ÖPNV-Unternehmen sind. Die Leistungen der Bundesländer zur Verlustabdeckung bei ihren eigenen Verkehrsbetrieben u. ä. blieben unberücksichtigt.

Von den Flächenländern gewährt schon seit dem Rechnungsjahr 1972 das Land Nordrhein-Westfalen seinen Unternehmen Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Lasten (1973: 48 Millionen DM). Die Mittel werden als freiwillige Zuwendungen des Landes an die Verkehrsunternehmen nach Verwaltungsrichtlinien eingesetzt.

Zu Nr. 5:

Die Genehmigungsbehörden haben nach § 39 PBefG bei Tarifanträgen zu prüfen, ob die beantragten Beförderungsentgelte unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage der Unternehmen, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind und mit den öffentlichen Interessen und dem Gemeinwohl in Einklang stehen.

Diese Regelung geht von der heute im allgemeinen nicht mehr zutreffenden Vorstellung aus, daß die Verkehrsunternehmen in der Lage seien, durch die Tarifeinnahmen ihre Kosten zu decken und dabei noch die Lasten der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung zu tragen.

Die Genehmigungsbehörden versuchen unter Berücksichtigung der in Nr. 1 geschilderten wirtschaftlichen Lage des ÖPNV sich mit den Verkehrsunternehmen auf Tarife zu einigen, die mit der Marktlage im Einklang stehen, d. h. den nach den gegebenen Verhältnissen optimal erzielbaren Ertrag erwarten lassen, andererseits aber auch auf die Ziele der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung Bedacht nehmen und auch im Blick auf die angestrebte Entlastung des Straßenverkehrs noch attraktiv erscheinen. Die Genehmigungsbehörden lehnen deshalb Tendenzen, die auf einen sogenannten Null-Tarif gerichtet sind, ab, sie verzichten aber auch nicht auf das Ziel, daß Tarife im Ausbildungs- und Berufsverkehr den bildungs- und sozialpolitischen Vorstellungen der Landesregierung entsprechen sollen. Soweit unter diesen Umständen die Kostendeckung nicht erreichbar ist, stellt sich für die öffentliche Hand die Aufgabe, zum Lastenausgleich beizutragen.

Zu Nr. 6:

Das Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr und die Regierungspräsidien bemühen sich — entsprechend der Zielsetzung des § 8 PBefG — seit geraumer Zeit um eine verstärkte Zusammenarbeit der Unternehmen des ÖPNV. In zahlreichen Verhandlungen, an denen Landkreise, Gemeinden, Industrie- und Handelskammern und Verkehrsträger beteiligt waren, konnten Ergebnisse erzielt werden, die zu einer spürbaren Verbesserung des Verkehrsangebots geführt haben.

Die Erfahrung hat gezeigt, daß die Bildung von Tarif- und Verkehrsverbänden als engster Form der Kooperation im ÖPNV zunächst nur in den Verdichtungsräumen des Landes anzustreben ist. Sie sind nämlich nur dort sinnvoll, wo ein besonders starkes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist. So sind im Mittleren Neckarraum die Verhandlungen über die Bildung eines Tarif- und Verkehrsverbundes schon weit fortgeschritten. Zur Zeit werden in der dafür geschaffenen Verbundkommission Verbundverträge vorbereitet. Sie sollen jedoch erst dann in Kraft treten, wenn die betrieblichen und baulichen Voraussetzungen für einen S-Bahn-Betrieb in Verbindung mit U-Bahn und Straßen-

bahn zumindest bis zum Haltepunkt Stuttgart-Schwabstraße geschaffen sind.

Im Rhein-Neckarraum ist die Bildung einer Nahverkehrsgemeinschaft im Gang. Ein entsprechender Vertrag wurde am 30. November 1973 unterzeichnet. Er sieht eine enge Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen im Raum Mannheim—Ludwigshafen—Heidelberg mit dem Ziel vor, den ÖPNV in diesem Raum durch ein integriertes Verkehrsangebot zu verbessern. Sie setzt allerdings Klarheit über die Gestaltung eines entsprechenden Nahverkehrssystems voraus, das Bestandteil des in Arbeit befindlichen Regionalverkehrsplans für den Rhein-Neckarraum ist.

In den übrigen Räumen muß eine Verbesserung der Verkehrsbedienung durch kleinere Schritte erfolgen. So reichen Abstimmungen der Fahrpläne und der Beförderungsentgelte sowie Verzicht auf bestehende Bedienungsverbote oft aus, um die Wünsche der Bevölkerung zu erfüllen. In mehreren Fällen gelang es, Tarifgemeinschaften zu bilden; daneben konnte das Verkehrsangebot durch zahlreiche Verkehrszusammenschlüsse verbessert und rationeller gestaltet werden.

Im einzelnen wird hierzu bemerkt:

a)

Regierungsbezirk Stuttgart

In mehreren Bereichen (z. B. Schwäb. Hall und Leonberg) wurden Tarifgemeinschaften gebildet. Durch Kursvermehrungen, Linienverbesserungen und Fahrplanabstimmungen konnten in vielen Fällen weitere Verbesserungen der Verkehrsbedienung erreicht werden.

b)

Regierungsbezirk Karlsruhe

Im Verkehrsraum Heidelberg/Wiesloch wurde ein Tarifverbund gebildet. In den Räumen Mosbach, Pforzheim, Mannheim und Sinsheim kam es zu insgesamt 10 Verkehrszusammenschlüssen.

c)

Regierungsbezirk Freiburg

Hier überwiegen die Linienverkehre mit Bahn und Post. Schon deshalb kommen Verkehrsverbände, Fusionen, Verkehrsgemeinschaften u. ä. nur in sehr beschränktem Umfang in Frage. Diese Meinung vertreten auch alle bisher befragten öffentlichen und privaten Verkehrsträger. Unberührt bleibt die Abstimmung von Fahrplänen, Beförderungsentgelten, Umsteigeregungen usw. als ständige Aufgabe der Genehmigungsbehörde und der Unternehmen.

In Freiburg waren die Vorbereitungen für eine Tarifgemeinschaft schon weit fortgeschritten. Inzwischen haben die Gemeindereform und die damit verbundenen Eingemeindungen eine Lösung im Rahmen des PBefG ermöglicht.

Im Stadtgebiet Villingen-Schwenningen wird seit einiger Zeit an einer Lösung gearbeitet, die der Doppelstadt zusammenhängende Verkehrsverbindungen bringen und damit ihr Zusammenwachsen fördern soll.

d)

Regierungsbezirk Tübingen

In Ulm, Tübingen und Reutlingen konnten einige Tarifgemeinschaften gebildet werden.

Eine spürbare Verbesserung der Verkehrsbedienung hat die Zusammenarbeit der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost in der Omnibus-Verkehrsgemeinschaft Bahn/Post gebracht. Den be-

teiligten Bundesbahn- und Oberpostdirektionen ist es gelungen, in ihren Verkehrsbereichen mit privaten Omnibusunternehmen zahlreiche Einzelvereinbarungen abzuschließen. Sie betreffen insbesondere Fahrplanabstimmungen, Tarifabstimmungen, die gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen, die Aufhebung von Bedienungsverboten und die Bildung von Arbeitsgemeinschaften.

Nicht selten wird die Forderung nach Tarifgemeinschaften oder Verkehrsverbänden auch dort erhoben, wo eine derart enge Kooperation verschiedener Verkehrsunternehmen von vornherein nicht nötig erscheint, weil ein entsprechend häufiger Wechsel der Fahrgäste zwischen ihren Verkehrsmitteln gar nicht stattfindet. Selbst in größeren Städten (z. B. Heilbronn, Böblingen, Sindelfingen) ergaben nähere Überprüfungen, daß von außen kommende Linien innerhalb der Stadt ihre Strecken und Haltestellen in der Regel so gelegt haben, daß Berufspendler ohne Inanspruchnahme anderer Verkehrsmittel bis zu ihrer Arbeitsstelle oder in deren Nähe gelangen können.

Die Landesregierung setzt ihre Bemühungen um eine möglichst wirksame Kooperation der Unternehmen im ÖPNV verstärkt fort. Die Kreisreform und die Bildung der Regionalverbände haben für die Planung verkehrsgerechter Verkehrsnetze vor allem im ländlichen Raum neue Möglichkeiten geschaffen, die systematisch genutzt werden müssen. Es wird insbesondere Aufgabe der Regionalverbände als Träger der Regionalplanung sein müssen, sich im Zusammenwirken mit den Genehmigungsbehörden um die beste Ausgestaltung des ÖPNV, die Entwicklung der Verkehrsnetze und die bestmögliche Kooperation der in der Region tätigen Unternehmen des ÖPNV anzunehmen.

Zu Nr. 7

a)

Das seit langem gültige Genehmigungssystem für den Linienverkehr mit Straßenbahnen, Omnibussen und Kraftfahrzeugen sowie für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen hat sich im allgemeinen bewährt. Bund und Länder vertreten deshalb übereinstimmend die Auffassung, daß dieses System im Bereich der Personenbeförderung unter den heute gegebenen Voraussetzungen aufrechterhalten werden sollte. Die notwendige Ausgestaltung und Verbesserung des ÖPNV kann im Wege der freiwilligen Kooperation in ihren verschiedenen Erscheinungsformen erreicht werden.

b) und c)

Im Zusammenhang mit dem verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972 wurde auch die Möglichkeit der Einführung sogenannter Gebietskonzessionen erwogen, aber in Übereinstimmung mit dem Bundestag nicht verwirklicht. Nach den in den Niederlanden mit Gebietskonzessionen gemachten Erfahrungen entsteht nämlich bei diesem System ein hoher finanzieller Aufwand, insbesondere für die Gebietskörperschaften, der meist in keinem angemessenen Verhältnis zu der erzielbaren Verkehrsverbesserung steht. Gebietskonzessionen erscheinen danach nur in Räumen mit hohem Verkehrsaufkommen, einem dichten Hauptverkehrsnetz und mit möglichst wenigen schwach frequentierten Strecken sinnvoll. Die Bundesregierung wird Ende dieses Jahres unter Verwertung der in den Ländern gemachten Erfahrungen erneut über die Weiterentwicklung auf diesem Gebiet berichten. Ob später die Einführung neuer technischer Verkehrssysteme andere Gesichtspunkte für die Beantwortung der Frage bringen könnten, muß offen bleiben.

Zu Nr. 8:

Der Landesregierung ist bekanntgeworden, daß die Bundesregierung im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur wirtschaftlichen Konsolidierung der BP die Überleitung des Postreisedienstes auf die Bundesbahn vorgesehen hat. Die Deutsche Bundesbahn soll nach dem Zusammenschluß darauf hinwirken, daß die einzelnen Linien den Verkehrsträgern (DB, nichtbundeseigener Eisenbahnen, kommunale und gemischtwirtschaftliche sowie private Unternehmen) so zugeordnet werden, wie es am kostengünstigsten ist. Einzelheiten hierüber sind bisher von der Bundesregierung nicht mitgeteilt worden. Die Landesregierung wird bei den kommenden Entscheidungen in dieser Angelegenheit über den Bundesrat darauf hinwirken, daß nachteilige Auswirkungen, die die Überleitung insbesondere auf die Verkehrsbedienun- gung in ländlichen Räumen haben könnte, soweit wie möglich vermieden werden.

Zu Nr. 9:

Das Konzept der Landesregierung zur Verbesserung des ÖPNV in Baden-Württemberg wird einen wichtigen Bestandteil des neuen Generalverkehrsplans bilden. Es umfaßt insbesondere

- die Verbesserung der Infrastruktur durch Investitionszuschüsse
- den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Lasten zunächst im Ausbildungsverkehr
- die verstärkte freiwillige Kooperation der Verkehrsunternehmen
- die Entwicklung der Verkehrsnetze in Anpassung an die Verkehrsbedürfnisse unter besonderer Berücksichtigung der ländlichen Räume.

Das Land beteiligt sich seit 1967 an der Finanzierung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, die heute durch das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz geregelt sind. Hierbei werden insbesondere für den Bau oder Ausbau wichtiger Gemeinde- oder Kreisstraßen sowie von Verkehrswegen der Straßenbahnen und der nichtbundeseigenen Eisenbahnen, soweit diese dem ÖPNV dienen und in Verdichtungsräumen liegen, finanzielle Zuwendungen gewährt. Das Land fördert ferner die Erstellung von zentralen Omnibusbahnhöfen, Betriebshöfen, zentralen Werkstätten und Parkeinrichtungen beim Übergang auf Schienenschnellverkehrsmittel. Daneben gewährt das Land weitere Finanzhilfen zum Ausbau der Infrastruktur insbesondere bei den nichtbundeseigenen Eisenbahnen außerhalb der Verdichtungsräume.

Die vorgesehene Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Lasten kann nachhaltig dazu beitragen, die wirtschaftliche Lage der Unternehmen des ÖPNV zu verbessern. Sie wird Voraussetzung dafür sein, daß die Verkehrsbetriebe auch künftig gemeinwirtschaftliche Leistungen erbringen können. Von Bedeutung ist hierbei, daß die vorgeschlagenen Ausgleichsbeträge zusätzlich zu den Investitionshilfen gewährt werden; eine Anrechnung auf bisher geleistete Finanzhilfen würde einer Schmälerung der empfohlenen Hilfe gleichkommen und deshalb den Erfolg der vorgeschlagenen Maßnahmen gefährden.

Die Landesregierung hält neben den hier genannten Hilfen noch eine Reihe weiterer Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV für erforderlich. So wird sie sich dafür einsetzen, daß das Bundesbaugesetz die verkehrsmäßige Erschließung in der Bauleitplanung wirksamer als bisher regelt. Daneben werden weitere verkehrsordnende und verkehrslenkende Maßnahmen eine spürbare Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr zum öffentlichen Personennahverkehr bewirken müssen. Dazu zwingen auch das weithin überlastete Straßennetz in

den Verdichtungsräumen und Gesichtspunkte des Umweltschutzes.

So ließe sich eine teilweise Rückführung des Individualverkehrs auf die öffentlichen Verkehrsmittel unter anderem dadurch erreichen, daß das Dauerparken in den Innenstädten wesentlich eingeschränkt wird und in geeigneten Fällen an die Linien des öffentlichen Verkehrs angebundene Fußgängerzonen geschaffen werden. In Verbindung damit wird es notwendig sein, die Einrichtung des Park-and-ride-Systems großzügig auszubauen, um den Kraftfahrern einen bequemen Übergang zum öffentlichen Verkehrsmittel zu ermöglichen. Entsprechende Programme sind zur Zeit in Arbeit. Auch hält die Landesregierung eine Neuordnung der Kilometerpauschale für notwendig.

Der Generalverkehrsplan wird neben der Darstellung der wichtigen Vorhaben, die gegenwärtig durchgeführt oder in den nächsten Jahren in Angriff genommen werden, auf spezielle Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs in den Verdichtungsräumen und auf die Probleme einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im ländlichen Raum eingehen. Hierfür soll eine Modelluntersuchung für den Raum Wangen/Allgäu, deren Ergebnisse demnächst vorliegen werden, Grundlagen schaffen.

Sie wurde dem Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart (Prof. Dr. Lambert) übertragen und analysiert die Verkehrsbeziehungen des ÖPNV in dem ländlichen Raum, untersucht — auch durch Befragungen der Beteiligten — die Verkehrsbedürfnisse und prüft, wie der ÖPNV unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte rationell gestaltet werden kann. Die Landesregierung wird das Ergebnis der Untersuchung dem Landtag mitteilen.

Ferner soll im Generalverkehrsplan das Verhältnis des Individualverkehrs zum öffentlichen Personennahverkehr in seiner vielfältigen Problematik aufgezeigt werden. Darüber hinaus wird sich der Generalverkehrsplan mit den Möglichkeiten der Sicherung der finanzwirtschaftlichen Grundlagen der Nahverkehrsunternehmen, der Koordination des Leistungsangebotes und der Anwendung neuer Verkehrstechnologien befassen. Weitere flankierende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden, wie Abbau der Verkehrsspitzen, Parkpreispolitik, Errichtung von Fußgängerzonen usw. werden daneben eingehend dargestellt werden.

Dr. Eberle
Minister für Wirtschaft,
Mittelstand und Verkehr