

Wer finanziert den Verkehr — aus der Sicht des Landes Nordrhein-Westfalen

VON STAATSEKRETÄR DR. HEINZ NEHRLING, DÜSSELDORF

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Herr Minister Dr. *Riemer*, der Ihrer freundlichen Einladung, an dieser Veranstaltung teilzunehmen und zu Ihnen zu sprechen, gerne gefolgt wäre, ist daran durch eine dringende dienstliche Verpflichtung leider gehindert. Er hat mich gebeten, Ihnen herzliche Grüße und beste Wünsche für einen fruchtbaren Gedankenaustausch im Rahmen dieser Tagung zu übermitteln.

Wenn ich nun gerne Ihrem Wunsche nachkomme, nach den grundsätzlichen und umfassenden Ausführungen von Herrn Minister *Gscheidle* und Herrn Professor *Willeke* am heutigen Vormittag aus Ländersicht das aktuelle und brisante Thema der Finanzierung des Verkehrs kurz zu beleuchten, so können sich meine Überlegungen zu einigen Aspekten der Problematik angesichts der unterschiedlichen Situation und der teilweise auch divergierenden Auffassungen in den einzelnen Bundesländern nur auf Nordrhein-Westfalen beziehen.

Vor dem Hintergrund der Haushaltsengpässe sind in den letzten Monaten verstärkt die Grundsatzdiskussion über die Berechtigung vorhandener Verkehrsbauprogramme und die Auseinandersetzung um die vorrangige Bedeutung einzelner Verkehrsträger aufgenommen. Bei allen Schwierigkeiten, die sich jetzt und in Zukunft für die Finanzierung im intensiven und nicht-intensiven Bereich ergeben, darf die sachgerechte Berücksichtigung

Tabelle 1: Gesamtausgaben und Verkehrsausgaben des Landes NW

Jahr	Ist/Soll	Ausgaben insgesamt	Verkehrsausgaben *)	Anteil an insgesamt %
		Mio. DM		
1970	Ist	18 511	1236	6,7
1971	Ist	21 314	1490	7,0
1972	Ist	23 919	1745	7,3
1973	Ist	28 213	2031	7,2
1974	Soll	31 217	2276	7,3
1975	Soll	34 287	2326	6,8
1976	Soll	37 594	2650	7,0
1977	Soll	41 181	2718	6,6
1978	Soll	44 947	2862	6,3

*) Verkehrs- und Nachrichtenwesen (Funktionskennziffer 7)

Quelle: Finanzplanung des Landes NW 1974–1978 (Landtagsdrucksache 7/4270 v. 8. 10. 1974) S. 116 f.

der Verkehrsbelange im Rahmen der gesamten gesellschaftspolitischen Erfordernisse nicht leiden. Dazu kommt dem Verkehr in seiner engeren Funktion der Raumüberwindung und Mobilitätsverbesserung, aber auch in seiner Auswirkung auf die Raumerweiterung und die Strukturentwicklung, auf die Beschäftigung, die Konjunktur und das Wirtschaftswachstum bis zu sozial- und bildungspolitischen Effekten eine zu entscheidende Bedeutung zu.

Die Finanzplanung für das Land NW trägt diesem Gesichtspunkt durchaus Rechnung. Der Anteil der Verkehrsausgaben an den Gesamtausgaben, der im laufenden Jahr (Sollzahlen) mit rd. 2,3 Mrd. DM bei Gesamtausgaben von rd. 34,3 Mrd. DM 6,8% beträgt, schwankt zwischen 1970 mit 6,7% und 1978 mit 6,3% relativ gering. Der Anteil im Bundeshaushalt (1975: 13,1%) ist einerseits wegen des Verkehrsunternehmens DB und andererseits wegen der starken Belastung der Haushalte der Bundesländer durch ihre spezifischen ausgabeträchtigen Aufgaben im Bereich des Bildungswesens und der Polizei verständlicherweise entsprechend höher.

Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, einige grundsätzliche Kriterien der Verkehrspolitik des Landes NW aufzuzeigen, bevor ich mich einer kurzen Analyse der verschiedenen Verkehrsarten aus der Sicht des Themas zuwende. Nur vor diesem Hintergrund kann die Einzelbetrachtung schlüssig wirken. In der Grundaussage, die den Besonderheiten des Landes mit dem Großballungsraum an Rhein und Ruhr Rechnung tragen soll, ist unsere Verkehrspolitik von folgenden Zielsetzungen geprägt:

- Die Ausgestaltung des Verkehrssystems wird in quantitativer und qualitativer Hinsicht am Bedarf orientiert. Ich darf in diesem Zusammenhang an den für NW erstellten Generalverkehrsplan erinnern.
- Unsere Verkehrspolitik stellt bewußt auf eine funktionsgerechte, dem Leistungsvermögen entsprechende Arbeitsteilung und Integration der einzelnen Verkehrsträger und -arten ab. Daher ist nie ein Gegensatz zwischen Individualverkehr und ÖPNV gesehen, sondern allenfalls eine regional differenzierte Priorität in dem Sinne hervorgehoben worden: Vorrang des ÖPNV in Ballungsräumen, Vorrang des Individualverkehrs außerhalb der Zentren.
- Des weiteren muß die Verkehrspolitik wachstumsorientiert sein, weil die Verkehrsinfrastruktur und ein leistungsfähiges, kostengünstiges Verkehrssystem Voraussetzungen für Wirtschaftswachstum bilden.

Diese Kriterien müssen in einer Zeit, in der die Wachstumsphase unserer Volkswirtschaft in der bisherigen Form offensichtlich abgeschlossen und die zur Disposition stehende Finanzmasse kleiner geworden ist, mit den Finanzierungsmöglichkeiten in Einklang gebracht werden. Dazu müssen die Konzeptionen der Verkehrsplanung überprüft, die festgelegten Prioritäten überdacht und gegebenenfalls Planungsreduktionen sowie Umverteilungen des zur Verfügung stehenden Finanzvolumens in Erwägung gezogen werden. Die immer notwendige Fortschreibung von Planungsdaten erhält unter dem Aspekt der finanziellen Engpässe ein besonderes Gewicht. In der derzeitigen Situation wird es auch verstärkt erforderlich sein, die Maßnahmen der Verkehrspolitik mit den Zielen der allgemeinen Wirtschaftspolitik zu koordinieren und dabei die Interessen der Stabilitäts-, Beschäftigungs-, Konjunktur- und Wachstumspolitik zu beachten. Diese Gesichtspunkte dürfen allerdings – über die mit ihnen möglicherweise einhergehende Einschränkung der Befriedigung individueller Verkehrsbedürfnisse hinaus – nicht zu einem totalen Umbruch in der Ausrichtung der Verkehrspolitik führen.

Vielmehr wird es unumgänglich sein, das Verkehrswesen mit all seinen Funktionen, Einrichtungen, Verkehrsarten und -trägern mehr als ein harmonisches Ganzes zu sehen und von einem überbetonten sektoralen Denken abzugehen. In dieser Betrachtungsweise muß auch die enge Bindung bestimmter Steuereinnahmen an bestimmte Ausgaben innerhalb des Verkehrssektors oder die entsprechende Forderung im Rahmen der emotionsgeladenen Diskussion um die Zweckbindung in Frage gestellt werden. Die vielfach vertretene Auffassung, das anteilige Mineralölsteuer- und das Kraftfahrzeugsteuer-aufkommen seien als Entgelt und dazu noch als ein äquivalentes Entgelt des Kraftfahrzeugverkehrs für die Inanspruchnahme des öffentlich vorgehaltenen Straßennetzes anzusehen, halte ich vom Grundsatz her für bedenklich und aus der Sicht der Abgrenzungsschwierigkeiten für problematisch.

Für den Mitteleinsatz darf in einer hochentwickelten Volkswirtschaft mit einem ausgebauten funktionsfähigen Verkehrssystem nicht ausschlaggebend sein, daß ein Verkehrsträger ein von ihm aufgebrachtetes Steueraufkommen für sich in Anspruch nehmen kann; vielmehr müssen hierfür allein die investitionspolitischen Dringlichkeiten bestimmend sein, und zwar gegebenenfalls in anderen Verkehrsbereichen oder gar in sonstigen Leistungsbereichen, denen keine Mittel durch Affektation von Steuereinnahmen zukommen. Eine allgemeine Verkehrszweckbindung des Mineralölsteuer- und Kraftfahrzeugsteuer-aufkommens verdient jedenfalls den Vorzug gegenüber einer ausschließlichen Verwendung für den Ausbau und die Vorhaltung des Straßennetzes. Maßstäbe für investitionspolitische Dringlichkeiten können allerdings nur aus einer integrierten Verkehrswege- und Finanzplanung gewonnen werden.

Nun ist der Bund — und damit wende ich mich, meine Damen und Herren, der Betrachtung der Finanzierung des Straßenbaus zu — seit 1973 jeweils in seinem Haushaltsgesetz ermächtigt worden, abweichend von der gesetzlich vorgeschriebenen Zweckbindung¹⁾ die für den Bundesfernstraßenhaushalt bestimmten Mineralölsteuer-Einnahmen auch für andere Verkehrsaufgaben im Bereich des Bundesministers für Verkehr zu verwenden. In den beiden letzten Jahren ergab sich nach den mir vorliegenden Unterlagen noch keine Verlagerung dieser Mittel. Ab 1975 wird sich aber nach neueren Daten der mittelfristigen Finanzplanung für die Bundesfernstraßen Ausgaben einer derartigen Umschichtung von Mineralölsteuer-Einnahmen in wachsendem Maße ergeben, und zwar bezogen auf den Zeitraum von 1973 bis 1979 von rd. 4 Mrd. DM bei einem für die Bundesfernstraßen eingesetzten Gesamtsteueraufkommen von rd. 41,5 Mrd. DM. Diese Intentionen des Bundesministers für Verkehr werden vom Land Nordrhein-Westfalen aus haushalts- und verkehrspolitischen Gründen unterstützt.

Wir werden bei der aufgezeigten Entwicklung nicht mehr eine so rasante Ausweitung des Bundesfernstraßennetzes erwarten können wie in früheren Jahren. Im Zeitraum des 2. Fünfjahresplans werden aber trotz der Umschichtung Finanzierungsmittel in gleicher Höhe zur Verfügung stehen wie für den 1. Fünfjahresplan. Die jahrelang steigenden Straßenbaupreise haben sich inzwischen beruhigt. Rationalisierungsmöglichkeiten ergeben sich durch die von Bund und Ländern gemeinsam erarbeiteten bzw. in Vorbereitung befindlichen neuen Ausbauvorschriften, nach denen nicht mehr so aufwen-

1) Der Bund ist verpflichtet, nach Art. 1 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes (geändert durch das Gesetz über die Umstellung der Abgaben auf Mineralöl) 16 Dpf und nach Art. 3 des Verkehrsfinanzgesetzes 1971 1 Dpf je Liter Mineralöl aus dem Mineralöls-teueraufkommen für Zwecke des Bundesfernstraßenbaus zu verwenden.

Tabelle 2:

Mineralöls-teueraufkommen zugunsten des Bundesfernstraßenhaushalts in Mio. DM

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	Summe
Mineralöls-teueraufkommen 44 Dpf/Ltr (ohne Heizöls-teuer)	15.611	15.244	16.150	16.900	17.550	17.950	18.250	
Davon zweckgebunden für Bundesfernstraßen 17 Dpf/Ltr	6.031	5.890	6.240	6.530	6.780	6.935	7.050	
Tatsächlich eingesetzt für Bundesfernstraßen	6.198	5.926	5.830	5.770	5.870	5.920	5.960	41.474
Mehr-/Minderbetrag (+/–) der Straßenbauausgaben des Bundes gegenüber dem zweckgebundenen Mineralöls-teueraufkommen	+ 167	+ 36	– 410	– 760	– 910	– 1.015	– 1.090	rd. 4.000

dig gebaut wird wie in den hinter uns liegenden Jahren. Wir können darum damit rechnen, daß trotz der gegenüber früheren Planungen geringeren Finanzmasse für den 2. Fünfjahresplan in den Jahren 1976 bis 1980 das Bauvolumen der vorangegangenen fünf Jahre in etwa gehalten werden kann. Allerdings dürften sich die straßenbaupolitischen Bemühungen des Bundes in den nächsten Jahren weniger auf den Neubau als vielmehr auf die Verbesserung der Funktionsfähigkeit des vorhandenen Straßennetzes konzentrieren. Die Verbreiterung und der Ausbau vorhandener Fernstraßen dürften schneller zusätzliche Verkehrsflächen sichern als ein in größerem Maßstab angestrebter Neubau.

Wegen dieser nach meiner Überzeugung in den nächsten Jahren größeren Effektivität des Straßenbaues bin ich der Ansicht, daß der Individualverkehr trotz der neu programmierten Entwicklung des Bundesfernstraßenbaues nicht für einen längeren Zeitraum große Beschränkungen im Straßenverkehr wird hinnehmen müssen.

Im Bereich der Länderhaushalte werden die Kraftverkehrsabgaben weitgehend dem Bau von Straßen und sonstigen Verkehrswegen zugeführt. Im Durchschnitt haben die Länder noch zusätzliche Mittel für die Finanzzuweisungen an die Gemeinden aufgebracht. In Nordrhein-Westfalen wurden in den Jahren 1962 bis 1974 12,145 Mrd. DM, 1974 allein 1,312 Mrd. DM, bei der Kfz-Steuer eingenommen; dem standen im gleichen Zeitraum Ausgaben für den Straßenbau und für ÖPNV-Baumaßnahmen in Höhe von 12,337 Mrd. DM, in 1974 1,315 Mrd. DM gegenüber.

Soweit mir bekannt ist, gibt es kaum einen Flächenstaat in der Bundesrepublik Deutschland, der nennenswerte Beträge seiner Kfz-Steuer-Einnahmen nicht dem Verkehrswegebau (Straßenbau + ÖPNV) zuführen würde, obgleich kein Land eine gesetzliche Zweckbindung des gesamten Kfz-Steueraufkommens normiert hat. Trotz Fehlens dieser

gesetzlichen Zweckbindung der Kfz-Steuer sind die den Gemeinden und Kreisen zufließenden Finanzierungshilfen der Länder kalkulierbar, weil diese Dotationen weitgehend in den jährlichen Finanzausgleichsgesetzen festgelegt werden, so daß die Landesregierungen und -parlamente sich diesen Mitfinanzierungsansprüchen kaum entziehen können.

Tabelle 3: Finanzierung des Straßen- und Brückenbaus in NW

Rechnungsjahr	Einnahmen aus der Kraftfahrzeugsteuer		Ausgaben im Straßenbauhaushalt des Landes – ohne Bundesfinanzhilfen –	
	Soll Mio. DM	Ist Mio. DM	Soll Mio. DM	Ist Mio. DM
1970	1.020,0	1.064,4	1.165,9 ^{*)}	1.134,8 ^{*)}
1971	1.135,0	1.123,9	1.058,9 (ohne BfH)	1.030,8
1972	1.265,0	1.290,5	1.122,8 (ohne BfH)	1.034,1
1973	1.380,0	1.349,2	1.246,7 (ohne BfH)	1.124,9
1974	1.418,2	1.311,7	1.377,7 (ohne BfH)	1.314,7
1975	1.440,0		1.307,4 (ohne BfH)	
1976	1.490,0			
1977	1.535,0			
1978	1.580,0			
1979	1.625,0			

^{*)} Die Beträge in Spalte 3 und 4 enthalten die Gesamtausgaben des Kapitels »Straßen- und Brückenbau«. Für das Rechnungsjahr 1970 sind darin auch Ausgaben für Baumaßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs mit Massenverkehrsmitteln enthalten: 1970 53,2 Mio. DM.

Der kommunale Straßenbau lebt vornehmlich von den Dotationen der Länder, für deren Finanzierung neben der Kfz-Steuer auch die Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (6 Dpf/1 Mineralöl) herangezogen werden. So fließen aus dem Haushalt 1975 des Landes NW, der für den Gesamtstraßenbau einschließlich der Bundesfinanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ein Ausgabensoll von 1,78 Mrd. DM vorsieht, von diesem Betrag 1,01 Mrd. DM = rd. 57% an die Kommunen. Eine Prognose der weiteren Gesamtentwicklung ist leider nicht möglich, weil aus dem kommunalen Bereich verlässliche Voraussagen über die aus Eigenmitteln finanzierten Maßnahmen nicht verfügbar sind. Es kann derzeit davon ausgegangen werden, daß auch künftig ohne eine ausdrücklich normierte Zweckbindung die Kfz-Steuer im Grundsatz voll für den Verkehrswegebau verwendet wird; die geschätzten Einnahmen aus der Kfz-Steuer steigen bis 1979 in NW auf 1,625 Mrd. DM an.

Es muß allerdings abschließend noch hervorgehoben werden, daß im kommunalen Straßenbau die noch vor wenigen Jahren als zu gering bezeichneten Bundesfinanzhilfen und die aus der Kfz-Steuer bereitgestellten Komplementärmittel der Länder *nur recht schleppend abfließen*. Mit der Bereitstellung zweckgebundener Dotationen allein ist es also anscheinend nicht getan.

Als wesentlich vielschichtiger erweist sich der Komplex des ÖPNV in der Betrachtung seiner Finanzierung; dies allein schon deshalb, weil sich neben dem abzudeckenden

Investitionsbedarf zusätzlich das Problem der sich ständig vergrößernden Diskrepanz zwischen Betriebskosten und Einnahmen bei den Verkehrsbetrieben auftritt.

Die Verkehrspolitik des Landes stellt darauf ab, in den Verdichtungsräumen den Unzulänglichkeiten der Verkehrsbedienung und der Beeinträchtigung der lebenswichtigen Funktionen unserer Städte durch den Kfz-Verkehr mit einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs entgegenzuwirken. Dazu muß es gelingen, Teile der Bevölkerung für die Benutzung attraktiver öffentlicher Verkehrsmittel zurückzugewinnen, die raumsparend und umweltfreundlich auf einem vom übrigen Verkehr unabhängigen geführten, schienengebundenen Fahrweg verkehren. Dieser Erkenntnis folgend, hat die Landesregierung auf Grund der Ergebnisse des Generalverkehrsplans bereits ab 1967 ihre Vorstellungen über ein Stadtbahnnetz zur Ergänzung der Verkehrsbedienung durch die S-Bahn der DB und die kommunalen Nahverkehrsunternehmen in den Ballungsgebieten des Landes formuliert. Das ÖPNV-System, ohne das den Mobilitätsanforderungen der Bevölkerung in unserer polyzentrischen Städtestruktur nicht entsprochen werden kann, soll durch Verkehrsverbünde bzw. Verkehrsgemeinschaften noch wirkungsvoller werden.

Wenn in jüngster Zeit angesichts aktueller Finanzierungsengpässe von verschiedenen Seiten Zweifel an der Zweckmäßigkeit des nordrhein-westfälischen Konzeptes für ein regionales Stadtbahnnetz geäußert worden sind, so muß doch wohl die Frage nach der Alternative gestellt werden. Eine Alternative »Individualverkehr« kann schon aus Gründen des Umweltschutzes nicht in Betracht kommen. Die Vorstellung von der »autogerechten Stadt« ist sicherlich nicht mehr ernsthaft zu erwägen. Von Alternativen in Gestalt neuer Verkehrstechnologien ist in absehbarer Zeit keine Abhilfe zu erwarten. Somit stellt die dargelegte Konzeption für die augenblicklichen Verkehrsschwierigkeiten und für die Bewältigung des in Zukunft noch steigenden Verkehrsaufkommens die einzige Lösung dar – eine Lösung, die natürlich in ihrer Ausführung für die einzelnen Investitionsprogramme ständiger Überprüfung und gegebenenfalls auch der Korrektur bedarf. Letzteres trifft aber keineswegs für die *jetzt* in der Planung bzw. im Bau befindlichen Streckenteile zu, die ausnahmslos Ersatz für vorhandene Straßenbahnlinien darstellen und – einschließlich der bis 1985 geplanten Projekte – unstrittige Innenstadts-Engpässe abbauen.

Verzeihen Sie mir, meine Damen und Herren, diesen notwendigen Exkurs in die ÖPNV-Verkehrspolitik des Landes als Reaktion auf die vorgebrachte Forderung nach einer Kursänderung. Wie steht es nun um die Finanzierung? Grundlage für die Finanzierung dieser Projekte ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, nach dem der Bund 60%, das Land 30% und die Kommunen 10% der zuwendungsfähigen Kosten tragen. Um die städtischen Haushalte zu entlasten, gewährt das Land darüber hinaus noch 7% der zuwendungsfähigen Kosten für Vorbereitung und Planung. Die Bundesfinanzhilfen stammen aus dem Mehraufkommen an Mineralölsteuer nach dem Steueränderungsgesetz 1966 und dem Verkehrsfinanzgesetz 1971. Bei den komplementären Landesmitteln und den Eigenleistungen der Städte handelt es sich um allgemeine Haushaltsmittel. Für das Projekt Stadtbahn sind von 1967 bis 1974 rd. 1,72 Mrd. DM von Bund, Land und Städten aufgewandt worden.

Am 8. 4. 1975 hat der Bundesminister für Verkehr dem Land NW für den Zeitraum 1975 – 1979 rd. 1,26 Mrd. DM Bundesfinanzhilfen für Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV – ohne S-Bahnen – zugesagt. Das ergibt mit den Landes- und Kommunalmitteln ein weiteres Investitionsvolumen von rd. 2,1 Mrd. DM für den Stadtbahnbau.

Damit ist gewährleistet, daß der Stadtbahnbau zügig fortgesetzt werden kann. *Durch eine Ausnutzung der im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz vorgesehenen Umschichtungsobergrenze von 10% wird das Investitionsvolumen im Stadtbahnbau ab 1976 noch erhöht werden*, um in den Kernbereichen unserer Großstädte — ohne Vernachlässigung der Gebiete ohne schienengebundenen ÖPNV — möglichst rasch zu Verkehrswerten zu gelangen.

In diesem Zusammenhang möchte ich betonen, daß das Land NW der von der Bundesregierung vorgeschlagenen Änderung des Verteilungsschlüssels für Straßenbau- und ÖPNV-Vorhaben (§ 10 GVFG) von 50:50 auf 45:55 zugunsten des ÖPNV zugestimmt hat. Der Bundesverkehrsminister hat darauf hingewiesen, daß die stattdessen vom Finanzausschuß des Bundesrats empfohlene Ausweitung der Umschichtungsmöglichkeit auf 15% für den ÖPNV Mittelkürzungen um jährlich rd. 100 Mio. DM bedingen würde. Davon wären die im Bau befindlichen Stadtbahn- und S-Bahn-Projekte des Landes NW betroffen, so daß Bau- und Systemruinen entstehen könnten.

Die enormen und ständig steigenden Kostendeckungsfehlbeträge der nordrhein-westfälischen Verkehrsunternehmen des ÖPNV, die sich nach der Hochrechnung einer WIBERA-Untersuchung für 1975 auf rd. 372 Mio. DM belaufen werden, können durch die Beförderungsentgelte nicht ausgeglichen werden. Diese Defizite werden durch kommunale Haushaltsmittel abgedeckt. An der Aufbringung dieser Mittel ist das Land allerdings durch den Finanzausgleich, an dem die Kommunen teilnehmen, indirekt beteiligt. Zur Stärkung ihrer Wirtschaftskraft und zur Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit erhalten die ÖPNV-Unternehmen seit 1971/72 aus allgemeinen Haushaltsmitteln des Landes im Rahmen des Investitionshilfeprogramms (IHP) zweckgebundene Zuschüsse für Ersatz- und Erneuerungsinvestitionen bei Stadtbahn- und Straßenbahnwagen, Standard-Linienbussen, Funkgeräten, Wartehallen und Abfertigungsgeräten. *Für diesen Zweck sind seit 1972 Landesmittel einschließlich der Verpflichtungen, die sich bis 1978 auswirken, von rd. 326 Mio. DM zur Verfügung gestellt worden.* In der Fortsetzung ist eine der entscheidenden Komponenten der Verkehrspolitik des Landes zu sehen.

Darüber hinaus gewährt das Land den privaten und kommunalen ÖPNV-Unternehmen in NW seit 1972 Zuschüsse aus allgemeinen Landesmitteln als Abgeltung für gemeinwirtschaftliche Leistungen bei der Beförderung von Schülern, Studenten und Auszubildenden. Diese sollen die Mindereinnahmen, die durch die Fahrpreismäßigungen im Ausbildungsverkehr entstehen, ausgleichen. Nach den Abgeltungsrichtlinien sind für die Beförderungsleistungen Zuschüsse aus Landesmitteln in folgender Höhe gezahlt worden bzw. vorgesehen (Haushaltsansätze):

1973	1974	1975	1976
Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM	Mio. DM
48	38,4	78	71

Der Entwurf einer bundesgesetzlichen Regelung sieht einen entsprechenden Ausgleichsanspruch bei höheren Zuschüssen vor. NW ist mit seinem Votum für diese Regelung im Bundesrat überstimmt worden. Bis zur Einführung einer bundesweiten Abgeltung muß die Erstattung gemeinwirtschaftlicher Leistungen vom Land NW fortgesetzt werden.

Letztlich sei erwähnt, daß das Land auch verbundspezifische Defizite nach Aufnahme des Betriebs der regionalen Verkehrsverbände bzw. Verkehrsgemeinschaften aus allgemeinen Landeshaushaltsmitteln durch limitierte Zuschüsse ausgleichen wird.

Trotz dieser Stützungsmaßnahmen des Landes lassen sich Erhöhungen der Beförderungsentgelte nicht vermeiden. Angesichts der wirtschaftlichen Lage der Verkehrsunternehmen wird die Genehmigung zu den Tarifierungsanträgen nicht versagt werden können. Bei den Einkommenszuwächsen und den durch sie bedingten Kostensteigerungen für die Verkehrsbetriebe müssen dem Verkehrsnutzer höhere Tarife zugemutet werden, wenn die Rationalisierungsreserven weitgehend erschöpft sind. Eine Alternative für eine solche Preispolitik, die gegebenenfalls flexibler gehandhabt werden müßte als in der Vergangenheit, wird von verschiedenen Seiten in einer allgemeinen Nahverkehrsabgabe gesehen. Zu deren endgültiger Beurteilung reichen allerdings die bisherigen Erfahrungen und Erkenntnisse noch nicht aus.

Trotz der großen Bedeutung der übrigen Verkehrsträger für die Wirtschaft und Bevölkerung des Landes NW kann ich diese kürzer abhandeln, weil sich die Besonderheiten der Finanzierung hier in wenige Kriterien zusammenfassen lassen und die Finanzierung selbst einheitlich aus allgemeinen Steuermitteln erfolgt, soweit das Land dafür aufzukommen hat.

In direktem Zusammenhang mit den Fragen des ÖPNV steht der Komplex des *Nahverkehrs der Deutschen Bundesbahn*, der angesichts der stark angewachsenen Defizite dieses Bundesunternehmens Gegenstand lebhafter Diskussionen geworden ist. Das Verhältnis der Verkehrseinnahmen zu den Betriebsausgaben ist hier eher noch ungünstiger. Der Betriebs- und Vorhalteaufwand ist gerade im Nahverkehr der Berufspendler und Schüler unverhältnismäßig hoch und wird nur zu etwa 27% durch Einnahmen gedeckt. Bei den S-Bahnen in Ballungsgebieten — so auch bei denen in NW — sind bessere Kostendeckungsgrade festzustellen; ohne Verluste ist aber auch dieser Verkehr nirgendwo zu betreiben.

Der Investitionsmittelbedarf für das nordrhein-westfälische S-Bahn-Netz, das derzeit aus 163 km S-Bahn-Strecken und 86 weiteren km im S-Bahn-ähnlichen Betrieb besteht und für das sich 93 km im Bau (Fertigstellung bis 1984) sowie weitere rd. 70 km in der Planung und Bauvorbereitung befinden, beläuft sich für den Zeitraum:

1967—1975	auf rd. 550 Mio. DM Bundesfinanzhilfen und rd. 320 Mio. DM komplementäre Landesmittel,
1976—1979	auf rd. 400 Mio. DM Bundesfinanzhilfen und rd. 340 Mio. DM Landesmittel,
1980—1985	auf rd. 500 Mio. DM Bundesfinanzhilfen und rd. 350 Mio. DM Landesmittel.

Angesichts der finanziellen Verantwortung des Bundes für seine DB und angesichts der besonderen Berücksichtigung des Kapitels DB im Rahmen dieser Veranstaltung, meine Damen und Herren, brauche ich auf das Problem der Sanierung der DB nicht näher einzugehen, so bedeutungsvoll die Entwicklung des Wirtschaftsergebnisses dieses Unternehmens auch für das Land NW ist. Wenn der Zuschußbedarf der DB rund die Hälfte des Bundesverkehrshaushalts in Anspruch nimmt, ergeben sich daraus zwangsläufig negative Auswirkungen auf die für andere Verkehrsaufgaben zur Verfügung stehenden

Investitionsmittel. Hiervon wird Nordrhein-Westfalen in besonderem Maße betroffen, weil unser Land infolge seines hohen Verkehrsaufkommens im Güter- und Personenverkehr trotz des dichten Eisenbahnnetzes mit einem im Vergleich zu andern Ländern relativ günstigen Wirtschaftsergebnis abschneidet und somit unterdurchschnittlich den Zuschußbedarf der DB verursacht. Das hohe Verkehrsaufkommen läßt andererseits auch erwarten, daß NW von den unvermeidbaren und auch vertretbaren Betriebseinschränkungen in einem vergleichsweise geringen Maße betroffen sein wird.

Eine kurze Bemerkung ist noch zu den Finanzierungsfragen der der Landesaufsicht unterstehenden *nichtbundeseigenen Eisenbahnen* (NE) erforderlich. Die Lage der einzelnen Bahnen ist unterschiedlich. Einige wenige erwirtschaften im Güterverkehr sogar noch – zum Teil erhebliche – Überschüsse, mit denen u. a. auch Defizite ihres Personenverkehrs abgedeckt werden. Der größere Teil von ihnen ist allerdings auf die Unterstützung durch die Anteilseigner, auf Zuschüsse des Landes oder interessierter Anschließter angewiesen, da die Tarife dem Kostenanstieg der letzten Jahre nicht entsprechend angepaßt werden konnten. Das Land gewährt fast ausschließlich Investitionszuschüsse (1975: 9,1 Mio. DM) und bezieht hierbei nur solche Bahnen in seine Förderung ein, die auch in der Region tätig sind (also nicht die Hafenbahnen).

Bei der *Binnenschifffahrt* ist für die Frage der Finanzierung des Verkehrs die Zurechnung der Kosten angesichts der außerverkehrlichen Funktionen der Wasserstraßen für Zwecke der Wasserwirtschaft, der Energiegewinnung und der Freizeitnutzung besonders problematisch. Ich kann darauf nicht näher eingehen. Nun ist die Binnenschifffahrt selbst wegen der Abgabefreiheit auf den der Mannheimer Akte unterliegenden Binnenwasserstraßen und wegen der niedrigen Gebühren – die Gebühreneinnahmen decken nicht einmal die Betriebskosten – auf den künstlichen Wasserstraßen direkt nicht an der Investitionsfinanzierung beteiligt. Somit wird der Finanzbedarf für den Ausbau eines leistungsfähigen Wasserstraßennetzes, an dem sich NW im Hinblick auf die rheinisch-westfälischen Kanäle, den Mittellandkanal und den Rhein finanziell beteiligt, von Bund und Ländern aus allgemeinen Steuermitteln aufgebracht. Die Baumaßnahmen an den Kanälen, die im Rahmen eines langfristigen Programms für den Zeitraum 1965 bis 1985 durchgeführt werden, erfordern nach dem Preisstand von 1972 insgesamt rd. 2,13 Mrd. DM. NW hat bisher für diesen Zweck 204 Mio. DM aufgewandt. Von den Gesamtkosten in Höhe von 350 Mio. DM (Preisstand 1972) für die Rhein-Baumaßnahmen zwischen Karlsruhe und der deutsch-niederländischen Grenze entfallen auf NW 46 Mio. DM.

Im Bereich des *Luftverkehrs* schaltet sich die öffentliche Hand bei der Finanzierung der Luftverkehrsgesellschaften nur insoweit ein, als die Flugdienste zur Daseinsvorsorge notwendig sind. In diesem Sinne hat sich neben dem Bund auch NW mit einem geringen Anteil als Gesellschafter und Darlehensgeber bei der Lufthansa engagiert und gewährt einzelne Bundesländer Betriebskostenzuschüsse für bestimmte innerdeutsche Fluglinien. Im übrigen finanzieren sich die Luftverkehrsgesellschaften selbst.

Die Verkehrsflughäfen müssen hingegen finanziell von der öffentlichen Hand getragen werden. Bei den Flughäfen Düsseldorf und Köln/Bonn sind das Land NW und die Flughafenstädte Düsseldorf bzw. Köln und Bonn, beim Flughafen Köln/Bonn zusätzlich der Bund, Gesellschafter der Träger-GmbH und als solche zur Investitionsfinanzierung verpflichtet. Betriebskostenzuschüsse sind hier nicht erforderlich.

Bei den Regionalflughäfen und Verkehrslandeplätzen erfolgt die Investitionsfinanzierung

seitens der kommunalen Gesellschafter vornehmlich über Darlehen und Kapitaldienstleistungen. Das Land gewährt verlorene Investitionszuschüsse in Höhe von 50 bis 65 %, mehr. Im übrigen stellen Flugsicherung und Flugwetterdienst reine Bundesaufgaben dar, deren Finanzierung zur Zeit zu einem Drittel durch Flugsicherungsgebühren gewährleistet wird.

Meine Damen und Herren, ich habe bei der Beantwortung der Frage, wer in NW den Verkehr finanziert, gleichzeitig umrissen, welche Verkehrsaufgaben in diesem Land anstehen und finanziert werden müssen. Denn m. E. läßt sich die Fragestellung des Verkehrsproblems des Landes – wie ich betont habe – nachfragebezogen, auf leistungsorientiert sein will.

Ich fasse die in meinem Referat angeklungenen Möglichkeiten zur Lösung des Finanzierungsproblems des Verkehrs zusammen. Es wird – wollen wir das Verkehrssystem in seinen für unsere Gesellschaft notwendigen Funktionen erhalten – darum gehen, – bei allen Verkehrsträgern ein Maximum an Rationalisierung und Koordinierung zu streben, – Vermeidung von Reibungsverlusten und zur Beseitigung von Verlustquellen anzustreben, – die Verkehrsplanung ständig zu überprüfen und nach evtl. Reduktionen der Bedarfsmeldungen auszurichten, – das Verkehrssystem im Interesse einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienungs- und Investitionsprioritäten nach einer integrierten Finanzplanung festzulegen, – dem Verkehrsnutzer die der Einkommens- und Kostenentwicklung entsprechenden Verkehrspreise zuzumuten und – im Sinne der Daseinsvorsorge den erforderlichen Finanzbedarf aus den öffentlichen Haushalten zur Verfügung zu stellen.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!