



NWO · Postfach 400 427 · D-40244 Langenfeld

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/90

Alle Abg

mail@nwo-online.de
www.nwo-online.de

24.09.2012

**Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung
des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr
zum Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/57

I. Grundsätzliche Vorbemerkungen

Der Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V. vertritt die Interessen von rund 450 mittelständischen, privaten Omnibusunternehmen in NRW. Diese leisten einen erheblichen Beitrag zur Mobilität. Allein über 30% der Fahrleistungen im ÖPNV in NRW werden durch private Omnibusunternehmen erbracht, die über 12.000 Mitarbeiter beschäftigen.

Wir werden zu dem Fragenkatalog hauptsächlich Stellung nehmen, soweit es den Omnibusbereich betrifft. Bevor wir zu den einzelnen Fragen Stellung nehmen, möchten wir Folgendes vorab anmerken:

Die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ist von der CDU/FDP Landesregierung eingeführt worden. Sie ist insbesondere an die Stelle der landesweiten Fahrzeugförderung getreten. Die Aufgabe der landesweiten Fahrzeugförderung und die Einführung der ÖPNV-Pauschale haben sich als **untauglich** erwiesen. Folgende Aspekte spielen dabei eine Rolle:

- ♦ ***Unterschiedliche Handhabungen durch die Aufgabenträger***

Wie wir bereits befürchtet haben, haben sich die Aufgabenträger nicht einheitlich auf die Fortsetzung der Fahrzeugförderung verständigt. Vielmehr werden die Mittel für unterschiedliche Zwecke verwandt. Dies führt zu folgendem Problem.

Die meisten Verkehrsbetriebe sind im Gebiet mehrerer Aufgabenträger tätig. Man kann nicht den von dem Aufgabenträger A geförderten Bus an der Grenze zum Gebiet des Nachbaraufgabenträgers halten lassen und die Fahrgäste in einen nicht geförderten Bus umsteigen lassen. Somit profitiert der Nachbaraufgabenträger, der keine Anschaffung neuer Linienbusse fördert, von der Förderung des Nachbarkreises. Dies ist absolut unbefriedigend und führt zu Konflikten. Insbesondere hat es zur Folge, dass auch der benachbarte Aufgabenträger die Fahrzeugförderung einstellt.

- ♦ ***Diskriminierung und unnütze Mittelverwendung***

Darüber hinaus hat sich gezeigt, dass einige Aufgabenträger das ihnen zugewiesene Geld für unnütze Zwecke verwenden. So wird vom Kreis Lippe ein Teil der Mittel für eine Werbung am Bus für die Marke „Lippemobil“ verwandt. Es ist schlechthin nicht nachvollziehbar, welchen Nutzen der Fahrgast davon hat, dass auf dem Bus die Aufschrift „Lippemobil“ enthalten ist.

Andere Aufgabenträger bevorzugen zu Lasten der anderen Unternehmen ihr eigenes Unternehmen. So fördert bspw. die Stadt Bielefeld nur die Beschaffung von Stadtbahnwagen, die auf dem bielefelder Stadtgebiet Verkehrsleistungen erbringen. Bezeichnenderweise sind die Bielefelder Verkehrsbetriebe das einzige Verkehrsunternehmen, das mit Stadtbahnwagen Verkehrsleistungen erbringt. Genauso hat in der Vergangenheit die Stadt Köln gehandelt.

- ♦ ***Ersatz eigener Mittel nur die Mittel aus der ÖPNV-Pauschale***

Weiterhin haben einige Aufgabenträger eigene Mittel durch die Mittel aus der ÖPNV-Pauschale ersetzt. Nur beispielhaft möchte ich den Kreis Euskirchen nennen und damit stehen dem ÖPNV weniger Mittel zur Verfügung.

- ♦ ***Bedarf nach einer landesweiten Fahrzeugförderung***

Es besteht unbestritten ein Bedarf nach einer Wiedereinführung der landesweiten Fahrzeugförderung. So ist die Fahrzeugförderung hauptsächlich dafür verantwortlich, dass sich in NRW der Niederflrbus durchgesetzt hat. Damit ist den Forderungen nach Barrierefreiheit für Behinderte sowie leichten Einstieg für ältere Fahrgäste Rechnung getragen worden. Durch den Kriterienkatalog wurde sichergestellt, dass auch im ÖPNV umweltfreundliche Standards

eingeführt wurden. Vor der augenblicklichen Diskussion um den dringend notwendigen Klimaschutz ist dies weiterhin erforderlich.

Die bisherige Fahrzeugförderung war auch eines der ganz wenigen Förderinstrumente, das den Auftragsunternehmern in NRW zugute kam. Die Auftragsunternehmer in NRW sind nahezu zu 100% private mittelständische Omnibusunternehmen. Sie erbringen über 1/3 der reinen Fahrleistung im ÖPNV. Durch die Fahrzeugförderung wurde ein Anreiz geschaffen, trotz geringer Vergütungen und kurzer Laufzeiten von Verträgen, dennoch in neue Fahrzeuge zu investieren. Dieser Anreiz ist weggefallen.

Es ist daher zu befürchten, dass in wenigen Jahren der Fahrzeugpark in NRW veraltet und die Fahrzeugqualität entsprechend absinkt.

Andere Bundesländer haben dies erkannt. So hat z. B. Bayern die zwischen- durch ausgesetzte Fahrzeugförderung wieder eingeführt.

Nunmehr nehmen wir zu einzelnen Fragen Stellung:

Frage 2

Der RRX ist das größte Verkehrsprojekt in NRW für die nächsten Jahrzehnte. Inso- weit ist seine Aufnahme als konkretes Projekt nicht zu beanstanden. Der RRX wird im erheblichen Maße öffentliche Mittel erfordern. Dies darf nicht zu Lasten des übrigen ÖPNV gehen. Daher ist es unbedingt erforderlich, dass zur Verwirklichung des RRX zusätzliche finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden.

Es ist auch zu bedenken, dass über 80 % der täglichen ÖPNV-Fahrgäste mit Stadtbahnen und Bussen befördert werden. Diese Verkehrsmittel dürfen nicht zu kurz kommen.

Frage 4

Ja, wir befürchten, dass der RRX Finanzmittel in erheblichem Umfang zu Lasten anderer Projekte binden wird.

Frage 8

Wie die Unternehmensbefragung zum Reinvestitionsbedarf bei Verkehrsunter- nehmen und Kommunen im schienengebunden ÖPNV des VDV ermittelt hat, besteht ein erheblicher Nachholbedarf bei den finanziellen Mitteln. Daher sind die finanziellen Mittel zu erhöhen.

Frage 9

Wenn der ÖPNV langfristig zu einer Alternative für den Individualverkehr ausgebaut werden soll, dann müssen zusätzliche Mittel bereitgestellt werden.

Frage 10

Es ist unzutreffend, dass zusätzliche Landesmittel für den Ausbildungsverkehr bereitgestellt werden. Vielmehr sind die Mittel in den letzten Jahren kontinuierlich abgesenkt worden. In der Spitze betrug der Betrag Ende der 90 Jahre 233.456 Mio. € und ist auf € 94.099 Mio. abgesenkt worden. Ab 2012 beträgt die Ausbildungspauschale 130 Mio. €. Aber in den meisten Fällen erhalten die Unternehmen nur 87,5% also in der Summe 113.75 Mio. € und damit noch nicht 50% des Betrages, den sie Ende der 90 Jahre erhielten. Somit kann nicht von zusätzlichen Mitteln für die Schülerbeförderung gesprochen werden.

Bezüglich des Sozialtickets sind wir der Auffassung, dass es sich um eine soziale Aufgabe handelt. Diese sollte daher aus dem Etat des Sozialministeriums und nicht aus dem Verkehrshaushalt kommen.

Frage 11

Diese Frage wird derzeit in der Zukunftskommission erarbeitet, in der wir mitarbeiten. Hierzu sollte man den Bericht abwarten.

Frage 13

Für den Busbereich haben sich die Faktoren bewährt.

Frage 15

Wie bereits eingangs geschildert, hat sich die Einstellung einer landesweit einheitlichen Fahrzeugförderung im ÖPNV nicht bewährt. Daher sollte diese wieder aufgenommen werden, um für einen modernen und umweltfreundlichen Omnibusfuhrpark zu sorgen.

Frage 22, 23

Bei dem Ausbau der Barrierefreiheit im ÖPNV ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Die immer knapper werdenden öffentlichen Mittel müssen nach dem größten zu erzielenden Nutzen eingesetzt werden. Den zu erwartenden Investitionsbedarf können wir nicht abschätzen.

Frage 26, 27

Beide Maßnahmen führen dazu, dass der Einfluss des Parlaments zurückgeht. Im Hinblick auf das Demokratieprinzip halten wir dies für bedenklich.

Frage 33

Bedarfsverkehre sind auch ein Bestandteil des ÖPNV-Angebotes. Daher halten wir es für richtig, dass diese mit berücksichtigt werden. Nach unserer Auffassung kommt aber der ländliche Raum zu kurz. Denn die Fläche wird nur mit einem Prozent berücksichtigt. Hier ist ein stärkeres Gewicht vorzusehen.

Frage 36, 37

Nach unserer Ansicht ist eine bundesweite Co-Finanzierung unverzichtbar. Dabei kommt NRW im Vergleich zu den meisten anderen Bundesländern zu kurz. Daher halten wir eine Anhebung für erforderlich. Der Umfang ist Gegenstand der Zukunftskommission, deren Ergebnis wir als Mitglied nicht vorgreifen wollen.

Frage 38, 39, 40

Die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifes für die jeweiligen Zweckverbände lehnen wir ab. Eine verkehrliche Notwendigkeit besteht nicht. Die wenigstens Fahrgäste fahren im gesamten Gebiet eines Zweckverbandes. Mit der Einführung eines Gemeinschaftstarifes für einen gesamten Zweckverband sind erhebliche Probleme bei der Einnahmenaufteilung verbunden.

Die bestehenden Gemeinschaftstarife in den jeweiligen Verkehrsgemeinschaften sind auf die spezifischen Besonderheiten des jeweiligen Verkehrsraumes zugeschnitten. Eines die Verkehrsgemeinschaft jeweils übergreifenden Gemeinschaftstarifes bedarf es nicht.

Im Übrigen ist bei Einführung eines Gemeinschaftstarifes im Regelfall mit einer Verteuerung zu rechnen. Dies wirkt sich insbesondere zu Lasten der Schulträger im ländlichen Raum aus.

Frage 43, 44

Hierzu verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den Fragen 38 – 40.

Frage 45

Wir halten landeseinheitliche Mindeststandards für nicht erforderlich. Aus unserer Sicht ist es wichtiger, dass der Fahrgast leichter sich informieren kann. Weiterhin gehen wir davon aus, dass z.B. durch E-Ticketing der Zugang für die Fahrgäste in den nächsten Jahren erleichtert wird.

Frage 49

Wir halten eine Regelung im Gesetz im Hinblick auf die Planungssicherheit für besser geeignet.

Frage 50

Wir begrüßen die Reduzierung der Pauschale für die Zweckverbände von drei auf zwei Prozent. Die Mittel sollten weniger in die Verwaltung und vielmehr dem Fahrgast zugutekommen.

Frage 52

Wie bereits ausgeführt, sind wir der Auffassung, dass der ländliche Raum zu kurz kommt. Dies ergibt daraus, dass die Fläche nur zu einem Prozent berücksichtigt wird.

Frage 58

Nach unserer Auffassung wird die demografische Entwicklung zu wenig berücksichtigt. Trotz sinkender Einwohnerzahlen in einzelnen Regionen muss auch für diese Region ein Grundangebot im ÖPNV vorgehalten werden. Denn bei zurückgehenden Einwohnerzahlen sind der Kostendeckungsgrad, der durch die Fahrgasteinnahmen erzielt werden kann. Insoweit erhöht sich der Zuschussbedarf.