

Landtag NRW
Referat i.1/A 02
Harald Holler/Frau Giraldo

per e-mail

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/92**

Alle Abg

24.09.2012

Stellungnahme aus Anlass der Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 1. Oktober 2012

Sehr geehrte Frau Giraldo, sehr geehrter Herr Holler,

zu der Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 01.10.2012 verfassen wir folgende Stellungnahme:

zu Frage 26:

Wir halten die bisherige Regelung, die ÖPNV-Pauschale durch Gesetz festzulegen, für den klareren Weg.

Zu den Fragen 38-40, 43,44:

Für das Funktionieren eines integrierten ÖPNV-Systems „aus einem Guss“, das für den Fahrgast keine Barrieren bei Wechsel des Verkehrsmittels und oder des Verkehrsunternehmens aufrichtet, sind flächendeckende Gemeinschaftstarife zwingend notwendig. Dies war auch einer der Gründe, warum die zahlreichen privaten Verkehrsunternehmen im Bereich der Westfälischen Verkehrsgesellschaft (ca. 1/3 der Landesfläche) – überwiegend in der PVU zusammengeschlossen - vom Land und den Kreisen „gebeten“ wurden, ihre 70 Linien in eine Kooperation mit dem jeweiligen kommunalen Verkehrsunternehmen einzubringen. Die Privaten betreiben ihre Linien zwar noch weiter, Fahrplanabstimmung und Tarif aber sind in die Regie der jeweiligen kommunalen Verkehrsunternehmens übergegangen, die so die Integration in das Gesamtsystem ÖPNV sicherstellen.

Neuerdings versuchen private Busunternehmen, denen aufgrund von Klagedrohungen gegen die Direktvergabe an die Regionalverkehr Münsterland (RVM) 10% des RVM-Verkehrs ausschreibungsfrei (!) übertragen wurde, Liniengenehmigungen dadurch „eigenwirtschaftlich“ ohne Ausschreibung zu erhalten, indem diese Unternehmen einen höheren als den Gemeinschaftstarif zu beantragen. Damit haben die privaten Kooperationspartner der kommunalen Betriebe einen massiven Wettbewerbsnachteil. Deshalb schlagen wir vor, dass der Paragraph § 11 (2) eindeutiger gefasst wird **und solche Unternehmen, die den Gemeinschaftstarif nicht anwenden, von der Weiterleitung der Pauschale auszuschließen sind.**

Zu Frage 45:

Ein einheitlicher Landestarif ist wirtschaftlich problematisch. Um die oben beschriebene notwendige Durchlässigkeit der Tarife im Land sicherzustellen, sollte eine kompatible, „subsidiär“ gestaltete Tariflandschaft in NRW geschaffen werden.

Das bedeutet:

1. bestimmte **Elemente der Tarife sollten landeseinheitlich** sein; dazu gehört Vertrieb und Abfertigung, Tarifbestimmungen, Fahrkartensortiment; hier müssen gegebenenfalls kompatible lokale Besonderheiten zugelassen werden.
2. Wie bereits praktiziert, sollten **lokalen Besonderheiten** über Zonenzuschnitt oder Preishöhe Rechnung getragen werden
3. Es sollte einen einheitlichen **Regionaltarif** in den drei Kooperationsräumen geben – der NWL beginnt gerade, die Voraussetzungen hierfür zu schaffen - und einfache Übergangstarife in die Nachbarräume beinhalten.
4. Für **landesweite Entfernungen** sollten einheitlich Preisstufen geschaffen werden. Inwieweit ein solcher Tarif für Übergangstarife geeignet ist, hängt davon ab, inwieweit er in allen Verkehrsmitteln verkauft werden kann und ob der bestehende Tarif nicht unterlaufen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Arbeitsgemeinschaft mittelständischer
Personenverkehrsunternehmen im Münsterland

gez. Werner Schniedermann
(Sprecher)