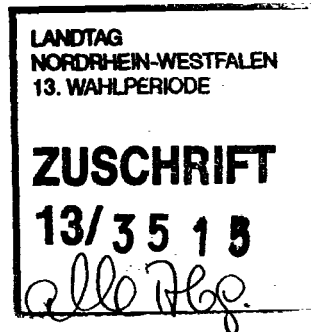




Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) · Kamekestraße 37 – 39 · D-50672 Köln

Haushalts- und Finanzausschuss des
Landtags
Ausschusssekretariat Frau S. Winands
Landtagsverwaltung
Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf



Ihr Zeichen: 28.11.2003
Ihre Nachricht vom: I.1.E.2
Unser Zeichen: R 2-Schä/
Unsere Nachricht vom: 610-00/56 j)
Ihr Ansprechpartner: Martin Schäfer
Telefon-Durchwahl: (02 21) 5 79 79 – 152
Fax: (02 21) 51 42 72
E-Mail-Adresse: schaefer@vdv.de
Datum: 15.12.03

**Stellungnahme zum Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005
(Art. 8: ÖPNVG)**

Hier: Antworten auf Fragenkatalog zum Expertengespräch am 19.12.2003

Sehr geehrte Damen und Herren,

unter Bezugnahme auf unser Schreiben an das Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes NRW (MVEL) vom 17.10.2003 nehmen wir zu den Fragen, die Sie uns zur Vorbereitung des Expertengesprächs am 19.12.2003 übersandt haben, wie folgt Stellung:

Zu 1.: Der Einsatz von Regionalisierungsmitteln des Bundes für Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG/§ 6a AEG ist hinnehmbar, wenn eine Kürzung der Ausgleichsleistungen in einer extrem schwierigen Haushaltsslage nicht anders abzuwenden ist.

Zu 2. a): Eine Kürzung der Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG beträfe überproportional den ländlichen Raum und hätte dort verheerende Auswirkungen. Der Schülerverkehr bildet das Rückgrat des ländlichen Busverkehrs, so dass eine Kürzung der Ausgleichsleistungen das ohnehin schon niedrige Verkehrsangebot auf dem Land weiter verringern würde. Die Kürzung der Ausgleichsleistungen kann daher nicht hingenommen werden.

Zu 2. b): Aus den unter 2. a) genannten Gründen wäre eine Kürzung der Mittel nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG die schlechteste Lösung.

Zu 3. und 4.: Das tatsächliche Verkehrsangebot im SPNV sollte nach bisherigem Planungsstand durch Zusatzleistungen wie die S-Bahn-Anbindung des Flughafens Köln/Bonn sowie bei der S-Bahn S 9 über den Umfang von 98,856 Mio. Zkm hinaus gesteigert werden. Dementsprechend würde eine Reduzierung auf 97 Mi. Zkm eine entsprechend größere Kürzung als 1,856 Mio. Zkm bedeuten.

Zu 5.: Die Verkehre im SPNV und im ÖPNV stehen in einem gegenseitigen Abhängigkeitsverhältnis. Eine Kürzung des SPNV-Angebots führt jedoch nicht zwangsläufig zu einer Kürzung des vielerorts schon stark ausgedünnten ÖPNV-Angebots.

Zu 6.: Die Frage, bei welchem Angebotsvolumen ein „bedarfsgerechtes“ SPNV-Angebot vorhanden ist, kann nicht generell-abstrakt beantwortet werden.

Zu 7.: Vgl. zu 2.

Zu 8.: Es erscheint nicht realisierbar, eine Kürzung um 30 Mio. Euro allein durch Kostenreduzierung bei den Betreibern ohne jegliche Kürzung des Verkehrsangebotes umzusetzen. Hinsichtlich der Frage der weiteren Einführung des Ausschreibungswettbewerbs im SPNV ist durch § 4 Abs. 3 Vergabeverordnung (VgV) eine angemessene Regelung getroffen worden.

Zu 9.: Die in der Frage angesprochene kooperationsraumbezogene Festlegung von Kilometerleistungen bzw. Finanzmitteln dürfte schon aus dem Grunde erforderlich sein, dass die Zweckverbände in den jeweiligen Kooperationsräumen Vertragspartner der SPNV-Betreiber sind. Selbstverständlich sollte bei solchen Festlegungen die verkehrliche Nachfrage berücksichtigt werden.

Zu 10. und 11.: Diese Fragen sind von den Vertragsparteien des genannten Vertrages zu beantworten.

Zu 12. – 14.: Die Befristung des gesamten ÖPNVG bis zum Jahr 2008 wird vom VDV abgelehnt. Soweit nach dem Willen des Gesetzgebers einzelne Festlegungen zur

Finanzierung befristet werden sollen, ist darauf hinzuweisen, dass im Interesse der Planungssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen möglichst langfristige Regelungen getroffen werden sollten.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Schäfer

Geschäftsführer der Landesgruppe NRW