

Städtetag Nordrhein-Westfalen  
Landkreistag Nordrhein-Westfalen  
Städte- und Gemeindebund Nordrhein-Westfalen

Arbeitsgemeinschaft  
der kommunalen Spitzenverbände  
Nordrhein-Westfalen

Arbeitsgem. komm. Spitzenverbände NW · Postfach 61 06 20 · 50042 Köln

Herrn Landtagspräsidenten  
Ulrich Schmidt, MdL  
Landtag Nordrhein-Westfalen  
Platz des Landtags 1

40221 Düsseldorf

Fax: 0211 / 884 - 2896



Marienburg  
Lindenallee 13 - 17  
50968 Köln

15.12.2003/mlr

Telefon (02 21) 37 71-0  
Durchwahl 37 71-1 23  
Telefax (02 21) 37 71-1 80

E-Mail  
kuhn@ikt-nrw.de  
roland.thomas@nwstgb.de  
oliver.mietzsch@staedtetag.de

Bearbeitet von  
Marco Kuhn, LKT NRW  
Oliver Mietzsch, NWSStGB

Aktenzeichen  
66.05.09 N

**Haushaltsbegleitgesetz 2004/2005 (Gesetzentwurf der Landesregierung - Drucksache 13/4528)**

**Art. 8 des Gesetzentwurfs (Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen)**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

wir danken für Ihr Schreiben vom 28.11.2003, mit dem Sie uns zu einem Expertengespräch am 19.12.2003 zu dem o.g. Gesetzentwurf eingeladen haben.

Der von Ihnen mit Schreiben vom 28.11.2003 übersandte Fragenkatalog bezieht sich auf Art. 8 des von der Landesregierung eingebrachten Entwurfs des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005 (Änderung des ÖPNVG NRW). Vor kurzem haben wir jedoch Informationen erhalten, die darauf hindeuten, dass die Fraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mittlerweile planen, von der seitens der Landesregierung vorgeschlagenen Befrachtung der Regionalisierungsmittel (Begrenzung der Fördergarantie auf 97 Mio. Zug-Kilometer) zur Stabilisierung der Ausgleichszahlungen nach §§ 45 a PBefG, 6 a AEG abzurücken und die als notwendig erachteten Einsparungen stattdessen vor allem dadurch zu realisieren, dass die den Kreisen und kreisfreien Städten gem. § 14 Abs. 2 ÖPNVG NRW gewährte Aufgabenträgerpauschale von jährlich 500.000 Euro auf 125.000 Euro gekürzt wird.

Obwohl sich diese Gesetzesänderung unmittelbar belastend auf die Haushalte der nordrhein-westfälischen Kommunen auswirken würde, liegt uns - darauf hatten wir bereits mit Schreiben vom 11.12.2003 hingewiesen - noch kein entsprechender Änderungsantrag zum ursprünglichen Gesetzentwurf vor.

Internet <http://www.staedtetag-nrw.de>

Angesichts der Tatsache, dass der ursprüngliche Gesetzentwurf der Landesregierung vermutlich schon wieder überholt ist, uns jedoch die geplanten Änderungen der Regierungsfractionen ihrem genauen Inhalt nach derzeit nicht bekannt sind, bitten wir um Verständnis, dass wir darauf verzichten, zu allen Fragen des vorliegenden Katalogs Stellung zu nehmen. Stattdessen konzentrieren wir uns im folgenden - unter dem ausdrücklichen Vorbehalt einer späteren Ergänzung - auf Punkte von grundlegender Bedeutung, denen bei einer etwaigen Änderung des ÖPNVG NRW aus kommunaler Sicht unbedingt Rechnung getragen werden muss.

## **1. Die Aufgabenträgerpauschale hat sich als unverzichtbar erwiesen**

Entgegen teilweise erhobener Vorwürfe ist die Aufgabenträgerpauschale gem. § 14 Abs. 2 ÖPNVG NRW insgesamt sachgerecht und zielgerichtet verwandt worden. Sie hat sich für die Aufgabenträger des allgemeinen (straßengebundenen) ÖPNV (Kreise und kreisfreie Städte) als unverzichtbare Finanzierung erwiesen, um im Abstimmung mit den SPNV-Zweckverbänden die positiven Ergebnisse der Regionalisierung nachhaltig abzusichern und qualitative Beiträge zu dessen Fortentwicklung umzusetzen. Aus der Pauschale wurden (und werden) insbesondere finanziert:

- die Erarbeitung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen;
- die Bildung und Umsetzung eines Gemeinschaftstarifs;
- die gezielte Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur wie etwa die Erneuerung teilweise maroder Haltestellen, die Bereitstellung von Betriebsautomaten und die Schaffung zentraler Verknüpfungspunkte zur Integration von Verkehren;
- die Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen und -systemen wie etwa unternehmensübergreifende Fahrgastinformationssysteme, Mobilitäts- und Servicezentralen („fahrtwind“, „ColumBus“) oder Busbeschleunigungseinrichtungen;
- die gezielte Bestellung von Verkehrsleistungen im ÖPNV, zum Teil in Ergänzung zu bestehenden SPNV-Angeboten;
- Forschungsvorhaben zur Verbesserung des ÖPNV (z.B. zum Freizeitverhalten);
- die Abwicklung der Fahrzeugförderung.

Mit einer möglichen Kürzung der Aufgabenträgerpauschale wäre die weitere Finanzierung jener attraktivitätssteigernden Maßnahmen ausgeschlossen. Von einem eigenen Handlungsspielraum, der es in der Vergangenheit ermöglicht hat, unter Berücksichtigung örtlicher Gegebenheiten neue Akzente im Nahverkehr zu setzen, könnte keine Rede mehr sein. Letztlich würden die kommunalen Aufgabenträger auf das bloße Weiterreichen von Bundes- und Landesmitteln beschränkt werden, was nicht mehr mit dem ursprünglich verfolgten Ansatz einer konsequenten Regionalisierung im ÖPNV zu vereinbaren wäre. Insoweit sehen wir die geplante Kürzung als fachlich und politisch falschen Schritt von der bisherigen Regionalisierung zur Zentralisierung im ÖPNV.

Für die kommunalen Aufgabenträger wäre das umso unverständlicher, als das neue ÖPNVG NRW gerade erst in Kraft getreten ist (01.01.2003) und im Vorfeld dazu eine seinerzeit bereits diskutierte Kürzung ausführlich erörtert und nach Abwägung aller betroffenen Belange aus guten Gründen nicht umgesetzt wurde. Im Vertrauen auf einen zumindest mittelfristigen Erhalt der Pauschale in der vor rund einem Jahr beschlossenen Höhe sind kommunale Aufgabenträger häufig mehrjährige Verpflichtungen eingegangen, um das ÖPNV-Angebot orts- und bürgernah zu verbessern. In dem Zusammenhang wurden mit personellen Maßnahmen ÖPNV-Projekte initiiert, so dass durch den Einsatz von Mitteln aus der Pauschale auch arbeitsmarktpolitische Effekte erzielt werden konnten, die nunmehr wieder in Frage stehen.

## **2. Die Aufgabenträgerpauschale wird weiterhin in steigendem Maße benötigt**

Für den kommunalen ÖPNV wäre es bereits verheerend, dass infolge der geplanten Kürzung der Aufgabenträgerpauschale die vorgenannten Maßnahmen nicht weiter finanziert werden könnten. Verschärfend käme aber noch hinzu, dass Mittel fehlten, die die kommunalen Aufgabenträger benötigen, um den zusätzlichen Anforderungen gerecht werden zu können, die sich aus der bereits eingetretenen oder zumindest absehbaren Änderung des rechtlichen (europäischen) ÖPNV-Ordnungsrahmens ergeben werden. Von den kommunalen Aufgabenträgern wird insoweit erwartet, dass sie sich auf den Wettbewerb vorbereiten und ihre Bestellkompetenzen ausbauen. Zu den hierzu notwendigen Maßnahmen zählen insbesondere:

- die konsequente Umsetzung des "Ersteller-Besteller-Prinzips";
- ggf. die gutachterlich vorbereitete Entscheidung über das künftige Verhältnis zum eigenen Verkehrsunternehmen;
- die Erarbeitung von Linienbündelungskonzepten;
- die Vorbereitung und Durchführung europaweiter Ausschreibungen.

Mithin würde die beabsichtigte Kürzung der Aufgabenträgerpauschale nicht nur das bislang Erreichte, sondern auch die künftige Weiterentwicklung des ÖPNV unter sich ändernden Rahmenbedingungen in Frage stellen. Diese Sichtweise teilen auch die SPNV-Zweckverbände.

## **3. Die Belbehaltung der Aufgabenträgerpauschale liegt im Interesse des Gesamtverkehrssystems**

Das Nahverkehrsangebot in NRW besteht nicht nur aus SPNV-Leistungen, sondern zeichnet sich als Alternative zum motorisierten Individualverkehr durch ein Gesamtangebot aus Leistungen des SPNV und des allgemeinen (straßengebundenen) ÖPNV aus. Dabei finden rund 80% der öffentlichen Verkehre auf der Straße statt. Ohne einen funktionierenden und von den Fahrgästen akzeptierten ÖPNV ist ein weiterhin attraktiver SPNV nicht denkbar.

Tatsächlich würden aber z.B. die infolge der beabsichtigten Kürzung unvermeidbare Abbestellung von Verkehrsleistungen im allgemeinen ÖPNV, der absehbare Rückgang bei den Fahrgastzahlen aufgrund des weniger attraktiven Angebots und die Schwächung der Zubringerfunktion zur Schiene auch die Attraktivität des SPNV nachteilig beeinflussen. In letzter Konsequenz wären damit auch das SPNV-System und die vom Land NRW getätigten Finanzierungen in den ITF gefährdet. Womöglich bereits kurzfristig, jedenfalls aber mittel- bis langfristig würde sich also die beabsichtigte Kürzung der Aufgabenträgerpauschale auch verheerend auf das Gesamtverkehrssystem auswirken. Auch insoweit befinden wir uns in Übereinstimmung mit den SPNV-Zweckverbänden.

## **4. Das mit der geplanten Kürzung der Aufgabenträgerpauschale verfolgte Einsparziel lässt sich ohne unmittelbare Belastung der Kommunen realisieren**

Die kommunalen Spitzenverbände in NRW erkennen die Einsparnotwendigkeiten im Landeshaushalt an. Wir fordern deshalb keine zusätzlichen Belastungen des Landeshaushalts.

Die als notwendig erachteten Einsparungen von rd. 20 Mio. Euro (375.000 Euro x 54 Kreise/kreisfreie Städte - gerechnet auf das gesamte Jahr) dürfen jedoch nicht die ohnehin bereits katastrophale Lage der kommunalen Haushalte weiter verschlechtern. Da genau dies bei der geplanten Kürzung der Aufgabenträgerpauschale der Fall wäre, ist nach Wegen zu suchen, in welcher Weise das in Rede stehende Einsparziel anderweitig realisiert werden kann, ohne die kommunalen Kassen unmittelbar zu belasten.

Wenngleich dies für den SPNV schmerzlich wäre, sprechen sich die kommunalen Spitzenverbände im Ergebnis für eine Beibehaltung der Aufgabenträgerpauschale in ihrer bisherigen Höhe sowie im Interesse der (kommunalen) Verkehrsunternehmen für eine Stabilisierung der Ausgleichsleistungen nach §§ 45a PBefG, 6a AEG aus - dies unter Inkaufnahme einer entsprechenden (einmaligen) Befrachtung der Regionalisierungsmittel um den Betrag von 20 Mio. Euro (gerechnet auf das gesamte Jahr).

Denn es wäre für die kommunalen Spitzenverbände, aber auch für die Bürgerinnen und Bürger des Landes nicht nachvollziehbar, wenn weiterhin beträchtliche Mittel in den SPNV und damit vor allem an die Deutsche Bahn AG fließen, obgleich deren Leistungen gerade in der jüngeren Vergangenheit u.a. von der Landesregierung und den im Landtag vertretenen Parteien heftig kritisiert wurden, gleichzeitig aber die kommunalen Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV durch Kürzungen um 75% belastet würden.

Angesichts der katastrophalen Situation der kommunalen Haushalte betont das Land immer wieder, dass es die Kommunen nicht weiter belasten wolle, sondern sich im Gegenteil zum Ziel gesetzt habe, die Kommunalfinanzen nach Möglichkeit zu stärken. Wäre dies wirklich ernst gemeint, würde die Aufgabenträgerpauschale nicht gekürzt. Denn diese Kürzung würde unmittelbar die kommunalen Kassen belasten - zumal sie ohne jeden Übergang greifen soll -, ohne dass es für die kommunalen Aufgabenträger eine Möglichkeit zum Gegensteuern gäbe. Demgegenüber würde die von uns mitgetragene Befrachtung der Regionalisierungsmittel die kommunalen Kassen insofern nicht belasten, als sie über eine entsprechende Korrektur der bestellten Verkehrsleistungen seitens der kommunal getragenen SPNV-Zweckverbände, die ihrerseits an einer Fortführung der aus der Aufgabenträgerpauschale finanzierten Maßnahmen interessiert sind, aufgefangen werden könnte. Soweit die SPNV-Zweckverbände aufgrund von Schlechtleistungen Pönalen bzw. "Malus-Beträge" einnehmen, können sie diese außerdem zielgerichtet zum Ausgleich wegfallender Regionalisierungsmittel einsetzen.

Und schließlich spricht unter verkehrlichen Gesichtspunkten für eine Beibehaltung der Aufgabenträgerpauschale in ihrer bisherigen Höhe, dass dies - wie zuvor erläutert - im Interesse des Gesamtverkehrssystems und damit auch des SPNV liegt.

##### **5. Von einer obligatorischen Befristung des ÖPNVG NRW sollte Abstand genommen werden**

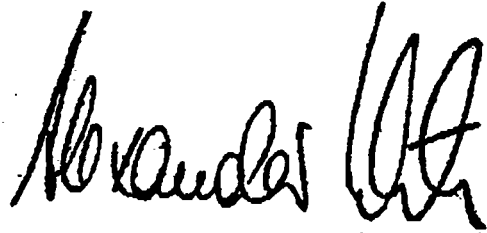
Eine obligatorische Befristung des ÖPNVG NRW, wie sie mit dem ursprünglichen Gesetzentwurf der Landesregierung eingeführt werden soll, ist äußerst problematisch. Denn eine solche Befristung würde Unwägbarkeiten und Unsicherheiten auslösen, die einer längerfristigen und zuverlässigen Planung der kommunalen Aufgabenträger des SPNV und des allgemeinen ÖPNV

entgegenstehen würde. Generell muss das grundsätzlich unterstützenswerte Ziel einer Befristung von Gesetzen zurückstehen, wenn Gesetze solche Aufgaben betreffen, deren effektive und effiziente Wahrnehmung ein bestimmtes Maß an Planungssicherheit erfordern.

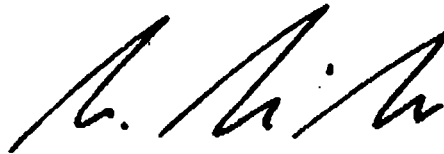
Mit freundlichen Grüßen



Dr. Stephan Articus  
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied  
des Städtetages Nordrhein-Westfalen



Dr. Alexander Schink  
Geschäftsführendes Vorstandsmitglied  
des Landkreistages Nordrhein-Westfalen



Dr. Bernd Jürgen Schneider  
Hauptgeschäftsführer  
Des Städte- und Gemeindebundes Nordrhein-Westfalen