



LANDESGRUPPE NORDRHEIN-WESTFALEN

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
12. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT  
12/1449

Köln, den 8. Oktober 1997

Alle Abg.

**Stellungnahme des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) - Landesgruppe Nordrhein-Westfalen - zu den Artikeln 6 und 11 Nr. 6 des Gesetzes zur Stärkung der Leistungsfähigkeit der Kreise, Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen (Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN - Drucksache 12/2340) für die öffentliche Anhörung des Ausschusses für Kommunalpolitik gemeinsam mit dem Ausschuß für Schule und Weiterbildung am 10. Oktober 1997**

Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) - Landesgruppe Nordrhein-Westfalen - begrüßt die Absicht der Regierungsfractionen, die Leistungsfähigkeit der kommunalen Gebietskörperschaften in NRW stärken zu wollen.

Mit den geplanten Änderungen bei der Schülerfreifahrt (Artikel 6 und 11 Nr. 6 des Entwurfs) sollen Einsparungen zugunsten der Schulträgergebietskörperschaften in Höhe von 52 Mio. DM jährlich erzielt werden (vgl. Drs. 12/2340, Seite 5). Dieser landesweit erhoffte Einspareffekt wird sich unserer Ansicht nach jedoch auf Seiten der Schulträgerkommunen nicht realisieren. Denn die Ersparnis von 40 Mio. DM aufgrund der Erhebung von Eigenanteilen in Höhe von 20,- DM je Beförderungsmonat für das erste und 10,- DM je Beförderungsmonat für das zweite Kind könnte nur dann erzielt werden, wenn diese Schülerinnen und Schüler auch tatsächlich diese Eigenanteile bezahlen und nicht auf andere Verkehrsmittel ausweichen würden. Bei einer jährlichen Familienbelastung von 330,- DM bei zwei schulpflichtigen Kindern würden aber nicht wenige Schülerinnen und Schüler dem ÖPNV den Rücken kehren. Bei der Schülergruppe, der die Freifahrtberechtigung gänzlich entzogen würde (erhoffter Einspareffekt: 12 Mio. DM jährlich), wäre die Bereitschaft zur Abwanderung auf andere Verkehrsmittel natürlich erheblich höher.

Eine Umfrage bei unseren Mitgliedsunternehmen in Nordrhein-Westfalen zu den Auswirkungen der geplanten Änderungen ergab einen prognostizierten Rückgang innerhalb dieser Schülergruppe um ca. 41 %. Die zu erwartende Abwanderung bei

der Schülergruppe, die künftig Eigenanteile zu tragen hätte, beträgt aufgrund unserer Umfrage ca. 18 %. Diese Zahlen entsprechen den bisherigen Erfahrungswerten aus anderen Bundesländern, in denen in der Vergangenheit ähnliche Einsparungsmaßnahmen durchgeführt wurden.

Die Einnahmen der Verkehrsunternehmen würden dadurch nicht unerheblich geschmälert. Hierbei spielen nicht nur geringere Erträge aus dem eigentlichen Verkauf von Zeitfahrausweisen im Ausbildungsverkehr eine Rolle. Vielmehr würden auch die vom Land an die Verkehrsunternehmen zu zahlenden Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) erheblich absinken. Bezogen auf alle VDV-Unternehmen in Nordrhein-Westfalen würden die Einnahmen aus dem Fahrausweisverkauf um ca. 47 Mio. DM jährlich zurückgehen. Zählt man die zu erwartenden Mindererträge aus den Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG in Höhe von ca. 35 Mio. DM jährlich hinzu, so ergäbe sich ein **Gesamtmindererlös** allein auf Seiten der **VDV-Unternehmen in NRW** in Höhe von **jährlich ca. 82 Mio. DM**. Dies wäre nicht ohne weiteres mit Tarifierhöhungen und Maßnahmen zur Kostensenkung durch die Verkehrsunternehmen zu kompensieren. Die kommunalen Gebietskörperschaften mit eigenem Verkehrsunternehmen wären also gezwungen, als Gesellschafter ihrer Verkehrsunternehmen für einen Ausgleich zu sorgen. Angesichts der aufgezeigten Höhe der zu erwartenden Mindereinnahmen stellt sich also die Frage, ob dann im landesweiten Gesamtergebnis nicht sogar eine finanzielle Mehrbelastung auf die kommunalen Gebietskörperschaften zukommen würde. Die zu erwartenden Ersparnisse im Landeshaushalt in bezug auf die Aufwendungen nach § 45a PBefG zeigen, daß letztlich nicht vorrangig die Kommunen von Leistungsverpflichtungen entlastet würden, sondern das Land. Der eigentliche Zweck des Gesetzes, nämlich die finanzielle Entlastung kommunaler Gebietskörperschaften, würde also konterkariert.

Da den kommunalen Gebietskörperschaften auch Zuweisungen des Landes nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz für die Schülerfahrkosten gewährt werden (vgl. insbesondere § 16 GFG 1997, GVBl. NW. 1996, S. 586, 588), ist es ferner nicht unwahrscheinlich, daß das Land im Rahmen der jährlichen Anpassungen des GFG gegenüber den kommunalen Gebietskörperschaften Kürzungen vornehmen würde.

Neben diesen finanziellen Überlegungen, die aufgrund des Ziels des Gesetzentwurfs natürlich im Vordergrund stehen, dürfen aber auch folgende Gesichtspunkte nicht außer acht gelassen werden:

Die „dritte Schulfreiheit“, also die Freiheit des Schulweges, war seinerzeit neben der Schulgeld- und Lernmittelfreiheit eingeführt worden, weil aus bildungspolitischen Er-

wägungen heraus größere und zentralisierte Schulstandorte gebildet wurden, wobei nicht selten auf lokaler Ebene ein schulstandortpolitischer Konsens überhaupt nur deshalb erzielt werden konnte, weil die Freiheit des Schulweges eingeführt worden war. Nachdem nunmehr die kleineren Bildungseinrichtungen weitgehend verschwunden sind, wird jetzt die „dritte Schulfreiheit“ aus fiskalischen Gründen in Frage gestellt. Dies dürfte bei der kommunalpolitischen Umsetzung von Eigenanteilen vor allem im ländlichen Raum zu großen Widerständen auf seiten der betroffenen Eltern sowie Schülerinnen und Schülern führen.

Entscheidender aus unserer Sicht ist aber, daß das Abwandern junger Fahrgäste von Bussen und Bahnen auf andere Verkehrsmittel dazu führen würde, daß sich die erfreulichen Zahlen der Schülerunfallstatistiken - die Beförderung mit Bussen und Bahnen ist mit Abstand die sicherste Beförderung überhaupt - nachteilig verändern würden. Auch ist die Abwanderung auf motorisierte Individualverkehrsmittel unter umweltpolitischen Gesichtspunkten nicht zu begrüßen. Schließlich sollte auch der erzieherische Aspekt und damit die Vorbildfunktion des Schülerverkehrs mit Bussen und Bahnen nicht vernachlässigt werden: Wenn Kinder und Jugendliche über kostenlose Angebote den umweltfreundlichen ÖPNV nutzen, so werden sie auch in Zukunft eher geneigt sein, diesem Verkehrsträger den Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu geben.

Bei Lichte besehen würde mit den Vorschlägen zur Änderung der Schülerfreifahrt also eine finanzielle Entlastung vor allem auf seiten des Landeshaushaltes, kaum dagegen zugunsten der kommunalen Gebietskörperschaften erfolgen. Darüber hinaus würde das Land bildungs- und umweltpolitisch die falschen Signale setzen. Die im bundesweiten Vergleich vorbildlichen Regelungen zur Schülerbeförderung in NRW sollten deshalb beibehalten werden.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Günter Girnau  
Hauptgeschäftsführer