

NWO · Postfach 400 427 · D-40244 Langenfeld

An den
Präsident des Landtags Nordrhein-Westfalen
Haushalt- und Finanzausschuss
Frau Silvia Winands
Postfach 10 11 43

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

D-40002 Düsseldorf



11.12.2003 Kr./Cz.
präslantag01.doc

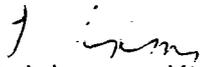
Stellungnahme zu Artikel 8 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005 Änderung ÖPNV-Gesetz

Sehr geehrte Frau Winands,

als Anlage erhalten Sie unsere Stellungnahme.

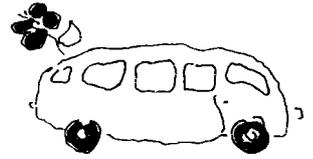
Mit freundlichen Grüßen

Verband Nordrhein-Westfälischer
Omnibusunternehmen e. V. (NWO)


RA Johannes Krems
Geschäftsführer

NWO

Verband Nordrhein-Westfälischer Omnibusunternehmen e.V.



NWO · Postfach 400 427 · D-40244 Langenfeld

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

Stellungnahme

zu Artikel 8 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005

Artikel 8

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen
Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen**

Langenfeld, 11.12.2003
NWO-kr/cz-FragenArt8...

Fragenkatalog zu Artikel 8 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005

Artikel 8 Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

- 1. Ist der Einsatz der Bundesregionalisierungsmittel für Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG/§6a AEG Ihrer Meinung nach rechtmäßig/zweckmäßig?**

a) Rechtmäßigkeit

Das Regionalisierungsgesetz regelt in § 5 die Finanzierung. Dort heißt es, dass die Regionalisierungsmittel für den ÖPNV zu verwenden sind. In § 7 heißt es, dass damit insbesondere der SPNV zu finanzieren ist. Durch die Formulierung „insbesondere“ ist klargestellt, dass mit den Bundesregionalisierungsmitteln nicht nur der SPNV finanziert werden kann. Vielmehr kann damit auch der sonstige ÖPNV finanziert werden. Daher bestehen keine Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Verwendung der Bundesregionalisierungsmittel für Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG/§ 6a AEG.

b) Zweckmäßigkeit

Aus unserer Sicht wäre es wünschenswert, dass die Mittel für den ÖPNV insgesamt nicht gekürzt werden. Wenn jedoch eine Kürzung angesichts der Finanznöte des Landes unabdingbar ist, dann ist es aus unserer Sicht zweckmäßiger beim SPNV zu kürzen, als bei den Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG/ § 6 a AEG. Zur Begründung verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Frage 2 a.

- 2a. Die avisierten Kürzungen betreffen die SPNV-Betriebskostenförderung, für die die Transfermittel des Bundesregionalisierungsgesetzes eingesetzt werden. Die hierdurch eingesparten Finanzmittel sollen den Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG/ § 6 a AEG, die bislang aus originären Finanzmitteln des Landes gespeist wurden, zugute kommen. Sollte stattdessen eine Kürzung der vorgenannten Ausgleichszahlungen selbst vorgenommen werden?**

Eine Kürzung der Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG/ § 6a AEG hätte fatale Folgen für den ÖPNV in NRW. Dies gilt insbesondere für den ländlichen Raum als auch in den Verdichtungsräumen.

Im ländlichen Raum bildet der Ausbildungsverkehr und die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG und § 6a AEG das Rückgrat des ÖPNV. Eine Kürzung würde zwangsläufig zu erheblichen Einschnitten in das ÖPNV-Grundangebot führen. Damit würde das Ende der erfolgreichen offensiven Angebotspolitik, die dem ÖPNV viele neue Fahrgäste gebracht hat, eingeleitet.

In den Verdichtungsräumen würde eine Kürzung der Ausgleichszahlungen vor allem das Ende vieler bestehender Schülertickets in NRW bedeuten. Dort, wo neue Schülertickets geplant sind, müsste deren Einführung unterbleiben. Dies trifft insbesondere den ländlichen Raum.

Im Jahre 2000 wurden mit viel Engagement und mit Hilfe eines Landtagsbeschlusses die Grundlagen für die bis heute bewährte Mischfinanzierung der Schülertickets gelegt. Einvernehmlich wurde durch die kommunalen Spitzenverbände, die Verkehrsverbände VDV und NWO und das Ministerium für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr, das Innenministerium und das Ministerium für Schule, Wissenschaft und Forschung in einer Arbeitsgruppe beim MWMTV geregelt, dass eine wesentliche Finanzierungsquelle dieser von Verkehrsunternehmen im Zusammenwirken mit Schulträgern bereits Ende der 90er Jahre eingeführten Schülertickets die Ausgleichsleistungen des Landes nach den §§ 45a PBefG und 6a AEG sind. Die anderen Finanzierungsquellen sind die Aufwendungen der Schulträger für den Kauf von Schülerzeitkarten sowie die Kaufpreise selbst zahlender Kunden und die Eigenanteile der volljährigen Schüler bzw. der Eltern nach dem SchFG und der SchfkVO. Diese gemeinsam gefundene Geschäftsgrundlage wurde in einem Gemeinsamen Runderlass der genannten drei Landesministerien vom 25. Januar 2001 schriftlich fixiert. Die gemeinsam gefundene Geschäftsgrundlage darf nicht zu einem Zeitpunkt, zu dem sie endlich auch die vor allem von der Landespolitik gewünschte landesweite Wirkung entfaltet, kurzfristigen fiskalischen Überlegungen zum Opfer fallen.

Eine Kürzung bei den Ausgleichszahlungen würde zwangsläufig zu einer Fahrpreisanhebung führen. Dies hätte erhebliche Folgen. Bereits heute liegen die Preise am obersten Rand dessen, was von den Fahrgästen noch akzeptiert wird. Eine Erhöhung würde zu einem entsprechenden Fahrgastverlust führen. Dies wäre kontraproduktiv zur Politik des Landes, Menschen zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV zu bewegen.

Aus diesen Gründen sollte keine Kürzung bei den Ausgleichszahlungen erfolgen.

- b. **Die Einsparungen müssen im konsumtiven Bereich erwirkt werden. Wäre die Kürzung der Zuwendungen und Pauschalen nach § 14 ÖPNVG NRW zweckmäßiger als eine Reduzierung der SPNV-Betriebskostenförderung nach § 11 ÖPNVG NRW?**

Aus unserer Sicht wäre eine Kürzung der Zuwendungen und Pauschalen nach § 14 ÖPNVG NRW zweckmäßiger als eine Reduzierung der SPNV-Betriebskostenförderung. Die Zuwendungen in § 14 Abs. 1 dienen der Finanzierung einer gemeinsamen Managementgesellschaft, die von Land und den Zweckverbänden gebildet werden soll. Damit werden neue Verwaltungsstrukturen finanziert. Das Regionalisierungsgesetz NW vom 07. März 1995 hatte die Verantwortung für den SPNV bewusst bei den Zweckverbänden angesiedelt und eine landesweite Gesellschaft, wie dies z. T. andere Bundesländer regelten, verzichtet. Dies entsprach dem Geist der Regionalisierung, nämlich die Verantwortung möglichst vor Ort anzusiedeln.

Mit dem ÖPNVG NRW hat leider das Land diese Zielrichtung wieder aufgegeben. Für eine landesweite Managementgesellschaft besteht jedoch kein Bedarf. Die Zweckverbände haben in den zurückliegenden Jahren die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV ohne Beanstandungen bewältigt. Sie haben, sofern es um Verkehre ging, die die Gebiete mehrerer Zweckverbände berührten, freiwillig zusammengearbeitet. Daher ist es unverständlich, dass das Land es für nötig sah, eine landesweite Managementgesellschaft zu gründen und damit Finanzierungsmittel in die Verwaltung des ÖPNV zu leiten.

Die Zuwendungen nach § 14 Abs. 2 dienen dem Zweck einen Gemeinschaftstarif zu bilden und umzusetzen sowie für die Aufstellung von Nahverkehrsplänen. Der erste Zweck ist seit Jahren in Nordrhein-Westfalen bereits erfüllt. Landesweit gibt es nur noch Gemeinschaftstarife. Daher sind für dies Aufgaben Zuwendungen nicht erforderlich.

Ebenfalls sind in NRW von sämtlichen Aufgabenträgern Nahverkehrspläne aufgestellt worden. Diese sollen zwar alle fünf Jahre überarbeitet werden. Aber eben nur alle fünf Jahre. Dies rechtfertigt damit nicht, jährliche Zuwendungen i. H. v. 500.000,- € den Aufgabenträgern zur Verfügung zu stellen. Diese Beträge führen nur dazu, dass die Aufgabenträger entweder Verwaltungspersonal eingestellt haben oder kostenträchtige Gutachten vergeben, deren theoretische Pläne nicht umgesetzt werden. Daher sollte die Planungspauschale gekürzt und durch eine konkrete Förderung der Überarbeitung von Nahverkehrsplänen alle fünf Jahre ersetzt werden.

Fazit ist, dass der ÖPNV nicht mehr, sondern weniger Verwaltung benötigt und aus unserer Sicht die Kürzung der Zuwendungen nach § 14 ÖPNVG NRW zweckmäßiger wäre als eine Reduzierung der SPNV-Betriebskostenförderung.

Fragen 3 bis 11

Hierzu können wir keine Ausführungen machen.

- 12. Durch den Entwurf des Haushaltsbegleitgesetzes wird eine Änderung des ÖPNVG dahingehend vorgeschlagen, dieses Gesetz bis zum Jahr 2008 zu befristen. Das ÖPNVG bildet die gesetzliche Grundlage, vor deren Hintergrund Verträge abgeschlossen werden. Welche Vertragslaufzeiten sind bei diesen Verträgen üblich?**

Im ÖPNV, sofern es den Busbereich betrifft, sind unterschiedliche Vertragslaufzeiten üblich. Vielfach werden Verträge an die Laufzeiten der Genehmigungen gekoppelt.

- 13. Kann ein bis zum Jahr 2008 befristetes ÖPNV-Gesetz überhaupt eine rechtssichere Grundlage für die Vertragsregelungen im SPNV sein? Welche Folge tritt ein, wenn keine oder nur noch kurzfristig wirksame Verträge im SPNV geschlossen werden können?**

Auch wenn das ÖPNVG nur befristet gilt bis zum Jahre 2008, so können dennoch auch längerfristige Verträge geschlossen werden. In den Verträgen können Anpassungsregelungen vereinbart werden. Es wird immer das Problem auftauchen, dass Verträge länger vereinbart werden, als Gesetze gelten. Selbst wenn man das ÖPNVG für 10 oder 15 Jahre befristen würde, würde es erforderlich sein, dass Verträge im 9. oder 14. Jahr der Laufzeit des Gesetzes geschlossen werden.

- 14. Ist eine Befristung des ÖPNVG überhaupt sinnvoll und wann sollte die Frist frühestens enden?**

Im Hinblick darauf, dass der ÖPNV in Zukunft noch von größerer Bedeutung sein wird, wird auch immer ein ÖPNVG erforderlich sein. Daher sollte das ÖPNVG keine Befristung enthalten.

Verband Nordrhein-Westfälischer
Omnibusunternehmen e. V. (NWO)


RA Johannes Krems
Geschäftsführer