



Gemeinsame Stellungnahme der NRW-Zweckverbände

zum Fragenkatalog
zu Artikel 8 des Haushaltsbegleitgesetzes 2004/2005
(Drucksache 13/4528 – Neudruck)
Artikel 8

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

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
13. WAHLPERIODE

ZUSCHRIFT

13/ 3496

alle Reg.

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

Vor dem Hintergrund des § 10, Absatz 2, Satz 2 des ÖPNVG NRW „Zweckgebundene Mittel des Bundes, insbesondere nach dem Regionalisierungsgesetz des Bundes und dem GVFG, werden im Rahmen der Zweckbestimmungen an die nach diesem Gesetz bestimmten Zuwendungsempfänger in voller Höhe weiter geleitet“, bestehen erhebliche Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Verwendung von Bundesregionalisierungsmittel für Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG / § 6a AEG. Rückforderungen seitens des Bundes sind aus unserer Sicht nicht ausgeschlossen.

2. a)

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 / § 6a AEG, die bislang aus originären Finanzmitteln des Landes gespeist wurden, zugute kommen. Sollte stattdessen eine Kürzung der vorgenannten Ausgleichszahlungen selbst vorgenommen werden?

Die Ausgleichsleistungen nach § 6a AEG werden bereits heute auf der Grundlage des § 11, Absatz 2, ÖPNVG NRW auf die Zuwendungen zur Finanzierung von SPNV-Leistungen angerechnet, was de facto zu einer finanziellen Belastung der kommunalen Haushalte für den Schülerverkehr auf der Schiene führt. Die Ausgleichsleistungen sowohl gemäß § 45 a PBefG als auch gemäß § 6a AEG sollten in voller Höhe aus dem Regelhaushalt des Landes finanziert werden.

Eine Einführung der erfolgreichen Schüler-Tickets in NRW war und ist nur unter den Voraussetzungen möglich, dass die Ausgleichsleistungen gemäß § 45 a PBefG ohne Einschränkung weiter gewährt werden.

Darüber hinaus sichern diese Mittel den Fortbestand des ÖPNV in der Fläche. Eine Kürzung im Bereich § 45 a PBefG stellt daher einen gravierenden Eingriff in die ÖPNV-Struktur dar. Ohne die Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung würden nicht zuletzt auch Busunternehmen im ländlichen Raum, die in vielen Fällen das Verkehrsangebot heute noch wirtschaftlich einbringen, in die Gemeinwirtschaftlichkeit gedrängt.

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?

Die vom Land NW gewährte Aufgabenträgerpauschale in Höhe von 500.000 Euro sowie die 12 Mio. Euro Verbundförderung sollte nicht mit in die Einsparüberlegungen gezogen werden. Die Zweckverbände sind existenziell darauf angewiesen die verbundbedingten Aufgaben und sämtliche Personal- und Verwaltungsausgaben aus diesen Mitteln zu decken. Zum Teil müssen auch in den nächsten Jahren sogar noch Tarifstützungsmaßnahmen für die Gemeinschaftstarife gezahlt werden. Ebenso sollte auch nicht die Pauschale der ÖPNV-Aufgabenträger gekürzt werden. Denn insbesondere die Kreise und kreisfreien Städte benötigen diese Hilfe, sich auf die künftigen Wettbewerbsfragen im ÖPNV vorzubereiten und ihren Beitrag für eine Ergänzung des SPNV-Angebotes durch ÖPNV-Angebote und eine gemeinsame Vermarktung des gesamten Angebotes im Nahverkehr zu leisten. Sofern heute bereits dabei ÖPNV- und SPNV-Aufgabenträger in gemeinsamen Organisationen (Servicegesellschaften bzw. Aufgabenträgerverbände) zusammenarbeiten, würden diese erst aufgebauten Verbundstrukturen im Bestand gefährdet und zahlreiche Bestellungen gemeinwirtschaftlicher Verkehrsangebote und sonstiger ÖPNV-Dienstleistungen (z. B. Fahrplanauskunftssysteme ...) zurückgenommen werden müssen. Dies wird vor allem auch organisatorische höhere Aufwendungen nach sich ziehen.

Von daher sind neben den Einsparungen im konsumtiven Bereich alle anderen Möglichkeiten vorrangig zu prüfen, die Kosten für die SPNV-Leistungen zu senken.

3. **In der Begründung zum Haushaltsbegleitgesetz wird der Leistungsumfang des ITF 2 mit 98,856 Millionen Zugkilometern angegeben. Die geplante Gesetzesänderung lässt somit rechnerisch auf eine Reduzierung um 1,856 Millionen Zugkilometer auf 97 Millionen Zugkilometer schließen. Entsprechen die 98,856 Millionen Zugkilometer des ITF 2 dem tatsächlichen Angebot oder geht es darüber hinaus?**

Das kürzungsrelevante Angebot des Jahres 2004 geht über das im Jahr 2003 relevante ITF 2-Angebot von 98,856 Zugkm/a hinaus und liegt im Jahr 2004 bei etwa 101 Mio. Zugkm/a. Hierzu gehören Neuleistungen S 12 (20 Minutentakt Köln – Hennef), S 13 (S-Bahnverlängerung Kölner Flughafen), RE 8 Führung über den Kölner Flughafen und die S 9 zwischen Langenberg und Wuppertal Hbf, die zum Teil erst im Laufe der Fahrplanperiode 2004 gefahren werden. Somit ergeben sich tatsächliche Leistungsreduzierungen in Höhe von 4 Mio. Zugkm.

Mit den einzelnen Stufen des ITF sind nicht nur Leistungsvolumen zwischen Zweckverbänden, Land NRW und SPNV-Unternehmen vereinbart, sondern es sind auch bestimmte technische Mindestvoraussetzungen an Fahrzeuge und Infrastruktur geknüpft, die die schrittweise Einführung der ITF-Stufen erst ermöglicht haben. Land NRW, SPNV-Unternehmen und Zweckverbände haben sich auf Basis

von langfristigen Verkehrsverträgen oder Vereinbarungen zu langfristigen Investitionen in Infrastruktur und Fahrzeugen verpflichtet, die nur auf Basis des Vertrauens auf zuverlässige Finanzierungsgrundlagen des ÖPNV-Gesetzes möglich waren.

4. **Ist mit der Verschiebung der Untergrenze und damit korrespondierend mit der Reduzierung der Landesmittel mit einer Angebotsreduzierung zu rechnen, die 1,856 Millionen Zugkilometer gekürzt werden müssen?**

Die Sparvorgaben betragen für die Jahre 2004 und 2005 je 30 Mio. Euro. Dies entspricht in etwa einer Kürzung um 4 Mio. Zugkm. Ausgehend von den für den Fahrplan 2004 vorgesehenen Leistungserweiterungen im VRS und VRR sinkt das Angebot im SPNV landesweit auf ca. 97 Mio. Zugkm. Insofern handelt es sich nicht um eine Angebotsreduzierung von nur 1,856 Mio. Zugkm.

5. **Welche Auswirkungen hat die Reduzierung der Zugkilometer des SPNV auf den mit dem SPNV vertakteten ÖPNV? Kommt es auch hier zwingend zu Angebotskürzungen?**

Angebotsreduzierungen bzw. strukturelle Veränderungen im SPNV ziehen automatisch Folgewirkungen im ÖPNV nach sich.

Sie können vor allem in den Schwachverkehrszeiten zu Anschlussverlusten für den ÖPNV führen. Dies gilt vorrangig für die Ballungsräume und die Oberzentren in NRW. Hierdurch entstehen Angebotslücken zwischen den Städten, die durch den kommunalen ÖPNV nicht aufgefangen werden können. Denn hier besteht unter den gegebenen Sparzwängen auch des ÖPNV die Tendenz bereits, die Abendverkehre insbesondere die noch vorhandenen Nachtverkehre ausschließlich auf innerörtliche Funktionen zu beschränken. SPNV-Kürzungen können deshalb durchaus zu einer finanziellen Mehrbelastung der Kommunen werden.

6. **§ 11 ÖPNVG NRW bezweckt eine finanzielle Ausstattung der Zweckverbände, die ein „bedarfsgerechtes“ SPNV-Angebot gewährleistet. Wird diese Zielsetzung durch die avisierte Reduzierung des Mindestangebotsvolumens auf 97 Mio. Zugkm gefährdet?**

Da die Angebotskürzungen aufgrund der Sparvorgabe umfangreicher sind als die im SPNV-Finanzierungsplan 2003 ausgewiesenen 98,8 Mio. Zugkm, ist davon auszugehen, dass nicht nur in den Schwachverkehrszeiten sondern auch gerade neu eingerichtete Linien in Gänze bzw. im landesweiten RE-Netz Linienabschnitte einzelner Linien nicht mehr bedient werden. Insofern ist mit den Kürzungsvorschlägen schon eine Gefährdung des bedarfsgerechten Angebotes verbunden bzw. die Grundstruktur des ITF 2 in Frage gestellt. Die Ballungsräume sehen eher die Möglichkeit, parallele RE-Verkehre in Frage zu stellen während in den ländlichen Räumen Angebote in den Schwachverkehrszeiten zur Disposition stehen. Allerdings gefährdet dieses Vorgehen das Fahrplangefüge in NRW, da es zu Anschlussverlusten in wichtigen Knotenbahnhöfen und dem Wegfall ganzer Reiseketten führen wird. Die Konzeption der gerade neu eingeführten schnellen RE-Relationen ist hierbei gefährdet.

7. **Werden bestimmte Räume in NRW gleichmäßig von einer Angebotskürzung betroffen sein oder gibt es bei den Kürzungen Unterschiede zwischen dem ländlichen Raum und den Ballungsgebieten?**

Derzeit liegt noch kein unter den Zweckverbänden abgestimmtes Abstellkonzept vor. Angesichts der noch völlig offenen Diskussion, wie viel Zugkm tatsächlich eingespart werden sollen, sind die Überlegungen nach welche Kriterien eingespart werden könnte, noch nicht festgelegt.

8. **Halten Sie es für möglich, die notwendigen Einsparungen durch Kostenminderungen im Wege eines forcierten Wettbewerbs ohne Reduzierung von Zugkm zu bewirken?**

Die inhaltlichen Vorgaben für SPNV-Wettbewerbsvorhaben sind i. d. R. so gestaltet, dass Einsparungen im Bereich der Kosten bei Beibehaltung des derzeitigen Qualitätsniveaus des Betriebes durch höhere Qualitätsanforderungen im Bereich der Zugbegleiterquote, Service und Sicherheit und der Ausstattungsstandards der Fahrzeuge weitgehend kompensiert werden und effektive Einsparungen unter diesen Rahmenbedingungen nur in geringem Umfang möglich sind.

Grundsätzlich ist durch Wettbewerbsverfahren bei entsprechender Ausgestaltung der Ausschreibungsnetze eine Reduzierung der Kosten zu erwarten. Es ist zu bezweifeln, ob dies allerdings in der angesprochenen Höhe zu erwarten ist. In der Kurzfristigkeit ist eine solche Reduzierung ausgeschlossen.

9. **Die Bedarfsgerechtigkeit des SPNV-Angebotes bestimmt sich – trotz der regionalen Besonderheiten – vornehmlich nach der verkehrlichen Nachfrage. Ist die zurzeit bestehende kooperationsraumbezogene Mindestgarantie damit vereinbar?**

Die Bedarfsgerechtigkeit des Angebotes bestimmt sich aus den gemeinsam getragenen Grundsätzen des ITF, ein komplett vertaktetes System von Linien auf allen vorhandenen SPNV-Strecken mit einem Mindestbedienungsstandard (i. d. R. Stundentakt, bei nachfragestärkeren Strecken im 30 Min.-Takt und im Bereich der S-Bahn 20 Min.-Takt) zu fahren. Entsprechend dieser Grundsätze ist dieses Grundangebot in langfristigen Verkehrsverträgen von 10 bis 15 Jahren gebunden. Die verkehrliche Nachfrage spiegelt sich wieder in der Verdichtung des Stundentaktes und der Differenzierung zwischen den Produkten RE, RB und S-Bahnen. Aufgrund dieser Gegebenheiten ist die Mindestgarantie je Kooperationsraum einzuhalten.

10. **Hat die Änderung des ÖPNVG Auswirkungen auf den zwischen dem Verkehrsministerium und der DB AG geschlossenen ITF 2-Vertrag?**

Die NRW-Zweckverbände sind an dem ITF2-Vertrag, der zwischen Land und DB AG geschlossen wurde, nicht beteiligt. Allerdings ist in den Vertragsverhandlungen von Seiten der DB AG immer betont worden, dass der gewährte Rabatt von 35 Cent pro Zugkm bestimmten Spielregeln des Wettbewerbs und des Leistungsumfangs unterliegt. Insofern kann nicht ausgeschlossen werden, dass der ITF-2-Vertrag gefährdet sein kann.

- 11. Besteht durch die Änderung des ÖPNVG die Möglichkeit, diesen ITF 2-Vertrag zu kündigen und welche Folgen hätte das?**

Die Konditionen für eine Kündigung sind den Zweckverbänden nicht bekannt. Allerdings ist zu befürchten, dass eine Kündigung insgesamt zu einer Verteuerung der SPNV-Leistungen um 35 Cent je Zugkm bis zum Jahr 2007 führen kann. Eine Verteuerung würde ebenfalls zu Abbestellungen der Zweckverbände führen.

- 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?**

Verkehrsverträge werden üblicherweise über mindestens 10 Jahre abgeschlossen. In NRW sind sogar längere Laufzeiten von in der Regel 12 bis 15 Jahren vorgesehen, um den langen Abschreibungszeiträumen für Schienfahrzeuge bis zu 30 Jahre Rechnung zu tragen. Kürzere Laufzeiten würden tendenziell die Kosten für das SPNV-Angebot erhöhen.

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

Eine Befristung des ÖPNV-Gesetzes bis zur nächsten geplanten Revision würde den Aufgabenträgern die Rechtssicherheit nehmen, zu welchen Rahmenbedingungen der SPNV langfristig finanziert wird. Zum Teil existieren bereits heute schon Verkehrsverträge bis zum Jahr 2016. Die kurz vor dem Abschluss stehenden Verhandlungen mit der DB AG werden sogar zum Teil eine Vertragslaufzeit von 15 Jahren bis 2019 vorsehen. Für eine Befristung bereits abgeschlossener Verkehrsverträge besteht keine Rechtsgrundlage. Eine Befristung des Gesetzes hätte fatale Folgen für die Investitionen der DB AG vor allem in die Erneuerung des S-Bahnsystems sowie in das Gesamtsystem Schiene innerhalb von Nordrhein-Westfalen. Zu dem würde den geplanten Wettbewerbsmaßnahmen der Boden entzogen, Verkehrsverträge in den Jahren 2005 bis 2008 abzuschließen. Die Risiken für den Wettbewerb wären viel zu groß. Der SPNV würde somit auf längere Sicht zu teuer eingekauft werden.

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

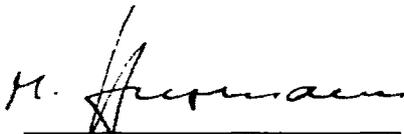
Eine Befristung ist aus den in Antwort 13 dargestellten Folgen nicht sinnvoll. Denn für alle Beteiligten muss Planungssicherheit herrschen. Durch das neu geschaffene Instrument des SPNV-Finanzierungsplans könnten bei Berücksichtigung entsprechender Vorlaufzeiten für die Änderung der Bestellung von Leistungen das Angebot entsprechend der finanziellen Rahmenbedingungen und der vertraglichen Bindungen der Aufgabenträger fortgeschrieben werden. Mit der geplanten Revision in 2008 sind entsprechenden Anpassungen, möglicherweise im Rahmen einer weiteren Novellierung, im ÖPNV Gesetz vorzusehen.

Ergänzung:

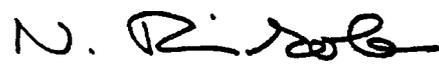
Änderung des Gesetzestextes § 11 Abs. 2 Satz 4 „darf den Umfang von landesweit 97 Mio. Zugkm“ ersetzt bisherigen Text „je Kooperationsraum darf die auf Grundlage des ersten SPNV-Finanzierungsplans erbrachten Betriebsleistungen“

Die Zweckverbände sehen aufgrund der Sparvorgaben des Landes NW keine Notwendigkeit, den Gesetzestext zu verändern. Auch die Zugkm-Zahl von 98,8 Mio. Zugkm muss nicht zwingend dem Sparvolumen angepasst werden. Denn die Gesamtkonzeption der Einsparvorschläge ist entscheidend dafür, ob überhaupt eine Änderung des Gesetzestextes erforderlich ist.

Ebenso lehnen die Zweckverbände jeden Versuch ab, das gerade verabschiedete Gesetz in der Art und Weise zu verändern, die räumliche Verteilung des Basisangebotes ITF 2 in Frage zu stellen. Diese Fragen werden vom Grundsatz im Rahmen des SPNV-Finanzierungsplans geregelt, der speziell als Finanzierungsinstrument geschaffen wurde, das Leistungsangebot entsprechend dem vorgegeben Finanzrahmen fortzuschreiben. Denn auch mit diesem Instrument muss langfristige Planungssicherheit geschaffen werden.



Martin Husmann
Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr



Dr. Norbert Reinkober
Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg



Hans-Joachim Sistenich
Zweckverband Aachener Verkehrsverbund



Burkhard Bastisch
Zweckverband SPNV Ruhr-Lippe



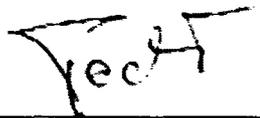
Michael Geuckler
Zweckverband SPNV Münsterland



Ludger Siemer
Zweckverband Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe



Klaus Czuka
Zweckverband Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter



Günter Padt
Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd



Peter Langenberg
Zweckverband Nahverkehrsverbund Niederrhein