

Verkehrspolitische Fachtagung
14.01.2017

Finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen des ÖPNV – Forderungen an Bund und Land

Wolfgang Hoepfner
Regionalrat



Finanzielle/rechtliche Rahmenbedingungen des ÖPNV – Forderungen an Bund und Land

- Ausbau des ÖPNV-**Betriebs** darf nicht an fehlenden Mitteln scheitern
- „Direktvergabe“ als Existenzrisiko für kommunale Betriebe ?
- ÖPNV ist **Pflicht**aufgabe der Daseinsvorsorge – oder doch nicht?

Ausbau des ÖPNV-Betriebs darf nicht an fehlenden Mitteln scheitern

- Aufgabenträger (Kommunen und Kreise) sind bereits jetzt mit Kosten für Investitionen und Betrieb überfordert
- Land hat Zuschüsse für Investitionen „gedeckelt“ (i.d.R 50% für Investitionen in Strecke, maximal 5 Buseinheiten pro Betrieb/Jahr, keine Förderung für Schienenfahrzeuge)
- „Regionalisierungsmittel“ des Bundes sind in Ba-Wü nicht zweckgebunden
- Kosten werden auf Fahrgäste „umgelegt“ (direkt durch Preiserhöhungen, indirekt durch Qualitätsabsenkungen)

Ausgewählte Kosten des ÖPNV

(am Beispiel Stuttgart, sofern nicht anders erwähnt)

Investitionskosten:

- Standardlinienbus: ca. 300 – 350.000 €
- Gelenkbus: ca. 500.000 €
- Strassenbahn (Freiburg): ca. 2,8 Mio €
- Stadtbahn: ca. 4,2 Mio €
- S-Bahn: 8,2 Mio €

Betriebskosten (Abschreibung, Treibkraft, Wartung, Löhne etc. pro Jahr bei Vollauslastung):

- Standardlinienbus: ca. 250.000
- Gelenkbus: ca. 350.000 €
- Stadtbahn: ca. 700.000 €

Forderungen

Investitionen:

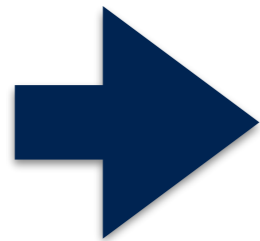
- Zweckbindung der Regionalisierungsmittel
- Fahrzeugförderung auch für Schienenfahrzeuge
- Einheitlicher Fördersatz von 75%
- Herstellung von Barrierefreiheit (§ 5 PbefG) als zusätzliches Förderkriterium

Betrieb:

- Verlässliche Finanzquellen für Aufgabenträger zur Finanzierung des laufenden Betriebs
- Sonderfonds zur Sicherstellung des Betriebs bei Haushaltsnotlagen
- Neue Finanzierungsinstrumente für fahrscheinlosen ÖPNV/Nulltarif (Citymaut, Nahverkehrsabgabe)
- Heranziehung der Unternehmen zur Finanzierung des Betriebs („Versement Transport“)
- Förderung des Mobilitätsverbundes (ÖPNV, Car-Sharing, Fahrrad)

„Direktvergabe“ als Existenzrisiko für kommunale Betriebe?

- § 8 Abs. 4 Satz 1 PbefG formuliert Vorrang „eigenwirtschaftlicher“ Verkehre gegenüber Direktvergabe an eigenen Betriebe
- Deutsche Besonderheit, nicht von EU-VO 1370/07 verlangt
- Vergabebehörden scheuen Festlegung von Qualitäts- und insbesondere Sozialstandards, da nicht „rechtssicher“



Einfallstor für Lohn- und Sozialdumping

Die Folgen:

- Pforzheim: kommunaler Betrieb (ca. 220 AN) nach 104 Jahren im Dezember 2016 stillgelegt mit Massentlassungen
- Esslingen: Derzeit Versuch der Abwehr von 7 eigenwirtschaftlichen Anträgen
- Hildesheim: eigener „eigenwirtschaftlicher“ Antrag des kommunalen Betriebs mit Hilfe von „Sanierungstarifvertrag“
- Weitere derzeit gefährdete kommunale Betriebe u.a.: Osnabrück, Kiel, Neubrandenburg

Der Vorrang „eigenwirtschaftlicher“ Verkehre
vor kommunaler Eigenleistung in § 8 PbefG
muß abgeschafft werden !

Forderungen

Der Vorschlag der SPD-Bundestagsfraktion in § 8 Abs. 4 Satz 1 „sind“ durch „sollen“ zu ersetzen, geht nicht weit genug.

Mehr zum Thema:

https://verkehr.verdi.de/++file++57022308ba949b067d0003be/download/ver.di_PBefG_Gefahren%20des%20Vorrangs%20eigenwirtschaftlicher%20Antra%CC%88ge%20im%20O%CC%88PNV%2004_2016.pdf

ÖPNV ist Pflichtaufgabe der Daseinsvorsorge – oder doch nicht ?

Das ÖPNVG Baden-Württemberg hat u.a. folgenden Wortlaut
(Hervorhebungen durch mich):

- §1: „*Öffentlicher Personennahverkehr **soll** im gesamten Landesgebiet im Rahmen eines integrierten Gesamtverkehrssystems als eine vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Verfügung stehen.*“
- § 5: „*Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist eine **freiwillige** Aufgabe der Daseinsvorsorge.*“

Baden-Württemberg ist eines von 3 Bundesländern, das ÖPNV nicht als Pflichtaufgabe der Daseinsvorsorge definiert !

Forderungen

- ÖPNV muß auch in Baden-Württemberg als Pflichtaufgabe definiert werden
- Der Landesgesetzgeber muß Anforderungen an einen Mindest-ÖPNV festlegen



Vielen Dank
für Eure Geduld!

Verkehrspolitische Fachtagung (14.01.2017), Wolfgang Hoepfner

