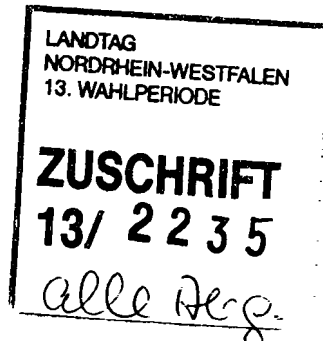




Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 45879 Gelsenkirchen



Verkehrsverbund
Rhein-Ruhr
AugustastraÙe 1
45879 Gelsenkirchen
Telefon: (02 09) 15 84-0

Ansprechpartner:in
Herr Dr. Vorgang

Durchwahl Telefon
-400

Durchwahl Fax
-123 400

E-Mail:
Vorgang@vrr.de

Gelsenkirchen:
10.10.02

Unsere Zeichen:
GF/K

ÖPNV-Gesetz NW / zukünftige Finanzierung des ÖPNV

Hier: Resolution der Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Zeit wird im Landtag NW sowohl der Entwurf des ÖPNV-Gesetzes als auch der Landeshaushalt 2003 beraten. Aus beiden Gesetzen ergeben sich für den ÖPNV in Nordrhein-Westfalen und insbesondere im VRR deutliche Verschlechterungen. Hier ist vor allem die Kürzung der Fahrzeugförderung und ihre Beschränkung auf die investive Förderung zu nennen. Die kommunalen Verkehrsunternehmen würden durch diese Neuregelung in den Jahren 2002 bis 2005 ca. 130 Mio. € verlieren. Aber auch im Bereich der Infrastrukturförderung wird den kommunalen Verkehrsunternehmen weit weniger Geld zur Verfügung stehen als bisher.

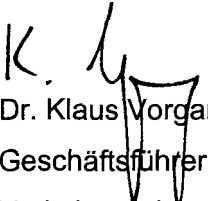
Vor diesem Hintergrund hat die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR am 25.09.2002 eine Resolution verabschiedet, die unsere Sorgen und Forderungen deutlich macht.

Wir überreichen Ihnen anliegend diese Resolution verbunden mit der Bitte die Anliegen des VRR bei den weiteren Beratungen zu berücksichtigen.

Für Rückfragen und weitere Gespräche stehen wir jederzeit gerne zu Verfügung.

Den Verteiler der Resolution entnehmen Sie bitte der Anlage 2.

Mit freundlichen Grüßen


Dr. Klaus Vorgang
Geschäftsführer
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr GmbH


Hubert Gleixner
Geschäftsführer
Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Anlage 1: Resolution der Verbandsversammlung

Anlage 2: Verteiler



Änderung des Regionalisierungsgesetzes NRW -Kürzungen der Mittel zur Fahrzeugförderung-

Die Verbandsversammlung des ZV VRR hat am 25. September 2002 folgende Resolution zur Sicherung des kommunalen ÖPNV verabschiedet:

Das Land hat mit dem Regionalisierungsgesetz von 1996 die Aufgabenträgerschaft für den kommunalen ÖPNV auf die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabe der freiwilligen Selbstverwaltung verlagert. Die kommunalen Gebietskörperschaften erfüllen diese Aufgabe mit eigenen Verkehrsunternehmen oder durch entsprechende Vereinbarungen mit Dritten im Rahmen der Verbundfinanzierung. Das Land fördert den kommunalen ÖPNV durch Weiterleitung der entsprechenden Bundesmittel nach GVFG und Bundesregionalisierungsgesetz und in der Vergangenheit auch durch eigene Mittel

Die Landesregierung hat sich einer ÖPNV-Vorrangpolitik verpflichtet und fordert im Interesse einheitlicher, einfacher und zuverlässiger Nutzungsmöglichkeiten durch die Bürgerinnen und Bürger die qualitative und quantitative Verbesserung des Leistungsangebotes, der Koordination und vielfältiger Qualitätsaspekte (Qualitätscharta).

Gleichzeitig zieht sich das Land seit 2001 immer mehr aus der Finanzierung des ÖPNV zurück.

- Mit dem Haushaltssicherungsgesetz 2001 wurden zunächst die eigenen Komplementärmittel des Landes zur GVFG-Förderung des Bundes gestrichen und durch Mittel aus dem § 8.2-Topf Bundesregionalisierungsgesetz ersetzt - mit entsprechenden Kürzungen in diesem Förderbereich.
- Im Rahmen der Haushaltssperre 2002 wurde darüber hinaus die Fahrzeugförderung um 60 Mio. € von 165 Mio. € auf 105 Mio. € gekürzt. Die Verbundförderung wurde gleichzeitig um 50 % auf 4,5 Mio. € (VRR: 1,8 Mio. €) gekürzt.
- Ab 2003 sollen die Kürzungen bei der Fahrzeugförderung und den Infrastrukturinvestitionen im ÖPNV-Gesetz bzw. im Landeshaushalt festgeschrieben werden.

Darüberhinaus bringt der Entwurf des Landesregionalisierungsgesetzes weitere Verschlechterungen für den kommunalen ÖPNV:

- Die Fahrzeugförderung wird vollständig auf investive Förderung umgestellt. Das verursacht bei den kommunalen Verkehrsunternehmen bis einschl. 2005 kumulierte Ergebnisverschlechterungen in Höhe von 130 Mio. €, die sich in dieser Größenordnung unmittelbar verluststeigernd auswirken. Dies bedeutet auch eine Ungleichbehandlung mit dem SPNV, da hier zukünftig Vorhaltekosten gefördert werden sollen.
- Neben der Verwendung der § 8.2-Mittel für die Komplementärfinanzierung des GVFG dürfen zukünftig aus diesem Topf auch Bestellerentgelte für den SPNV (einschl. Metrorapid) finanziert werden. Die Höhe dieser Mittelverschiebung ist nicht begrenzt.
- Die Fördertatbestände werden erweitert, insbesondere auf Infrastrukturinvestitionen von Eisenbahnverkehrsunternehmen.
- Der Anteil des ÖPNV an der (verbleibenden) Infrastrukturförderung soll auf 50 % festgeschrieben werden. Heute beträgt der Anteil des ÖPNV ca. 75 %.
- Während bei der Fahrzeugförderung und der Verbundförderung feste Beträge im Gesetzentwurf genannt werden, wird bei Infrastrukturfinanzierung kein Finanzierungsbeitrag genannt, sodass die Gefahr besteht, dass diese Mittel als allgemeine Manövrierreserve eingesetzt werden.

Es ist politischer Konsens, dass der Übergang in einen liberalisierten Verkehrsmarkt so gestaltet werden soll, dass

- die heutigen Marktteilnehmer eine reelle Chance haben
- die bewährte mittelständische Struktur erhalten bleibt
- betriebsbedingte Beendigungskündigungen in der Restrukturierungsphase unterbleiben
- die Verantwortung und Handlungsfähigkeit der Kommunen im ÖPNV gesichert wird.

Dies setzt ein Zusammenwirken aller Partner voraus:

- Die **kommunalen Gebietskörperschaften** garantieren den Verkehrsunternehmen im VRR einen Restrukturierungszeitraum durch Fortsetzung der Umlagenfinanzierung unter der Voraussetzung jährlicher Ergebnisverbesserungen
- Die **Verkehrsunternehmen** entwickeln und realisieren Restrukturierungskonzepte mit dem Ziel Leistungen im Wettbewerbsmarkt halten und ausbauen zu können
- Die **Tarifparteien** haben in NRW als Basis zur Restrukturierung den Spartentarifvertrag mittlerweile schon in 10 Verkehrsunternehmen eingeführt. Begleitend dazu hat die Landesregierung ein Tariftreuegesetz für NRW initiiert.

Dieser Konsens ist ohne **Beitrag des Landes** nicht erfolgreich umzusetzen. Das bedeutet, dass **Landesleistungen insbesondere bei der Grundfinanzierung des ÖPNV, d. h. die Vorhaltekostenförderung der Fahrzeuge in der Restrukturierungsphase gesichert werden müssen**. Kürzungen in diesem Bereich sind kontraproduktiv und gefährden die Unternehmen existentiell.

Die vom Land geplanten Kürzungen und Veränderungen der Fahrzeugförderung können von den Verkehrsunternehmen nicht aufgefangen werden. Die Restrukturierungserfolge werden aufgefressen, das Ziel Wettbewerbsfähigkeit zu erlangen ist nicht mehr erreichbar. Damit fällt auch die Grundlage für den Lohnverzicht der Beschäftigten weg. Der Bestand kommunaler Verkehrsunternehmen in einem liberalisierten Verkehrsmarkt ist damit ernsthaft gefährdet.

Die geplante Verringerung der Infrastrukturförderung im kommunalen ÖPNV wird wesentliche Investitionen und Projekte, die für die mittel- und langfristige Qualitätsverbesserung im ÖPNV notwendig sind und zudem den Anschluß der Verkehrswirtschaft in NRW an moderne Technologiestandards sichern, verhindern. Der Ausbau des Elektronischen Ticketing, der Ruhrpilot sowie digitaler Funk und RBL-Systeme als Basistechnologien für Anschlußsicherung, Kundeninformation und Verbesserung von Betriebsabläufen werden nicht mehr oder mit großer Verzögerung realisiert werden können.

Die Kommunen als Aufgabenträger im ÖPNV und als Eigentümer der Verkehrsunternehmen stehen überwiegend selbst unter Haushaltssicherung und sind deshalb nicht in der Lage die Kürzungen der Landesmittel durch eigene Mittel aufzufangen. Es besteht die Gefahr, dass Verkehrsleistungen gekürzt werden müssen.

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes VRR fordert deshalb:

- Festschreibung der bisherigen Fahrzeugförderung in Höhe von 165 Mio. € in § 13 (3) des ÖPNV-Gesetzes.
- Beibehalt der Möglichkeit für die Zweckverbände bis zu 50 % der Fahrzeugförderung für die Vorhaltekostenförderung zu verwenden durch Beibehalt von § 13 (1), Satz 2 gleichzeitig muss die zeitliche Begrenzung dieser Möglichkeit in der entsprechenden Verwaltungsvorschrift bis zum Jahr 2010 (Ende des Restrukturierungszeitraumes) verlängert werden.
- Festschreibung der Infrastrukturförderung für den ÖPNV durch das GVFG-Landesprogramm und durch die Mittel nach §8 Absatz 2 Bundesregionalisierungsgesetz auf insgesamt mindestens 420 Mio. € in § 12 (4) unter Beibehaltung der bisherigen Aufteilung zwischen ÖPNV und SPNV.

Verteilerliste

MWMEV

- Herrn Staatssekretär Jörg Hennerkes
- Herrn Eckhard Busch
- Herrn Dr. Harald Albuschkat
- Herrn Kaufmann

Landtag

- Vorsitzende der Landtagsfraktionen
- Vorsitzender des Verkehrsausschusses
- Vorsitzender des Haushalts- und Finanzausschusses
- Vorsitzender des Ausschusses für Kommunalpolitik
- Verkehrspolitische Sprecher der Landtagsfraktion

Sonstige

- Hauptverwaltungsbeamte des ZV
- Mitglieder des Aufsichtsrates der VRR GmbH
- Vorstände und Geschäftsführer der Verbundunternehmen
- VDV
- Kommunale Spitzenverbände