

13. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion GRÜNE

Finanzielle Rahmenbedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs in Baden-Württemberg

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen

I. zu berichten,

1. wie hoch die im Jahr 2002 vom Land Baden-Württemberg gezahlten Aufwendungen, Zuschüsse und Ausgleichszahlungen für
 - a) die Zuschüsse an Eisenbahnen zum Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen nach § 15 AEG,
 - b) den Ausgleich verbundbedingter Belastungen (ohne Erstinvestitionen),
 - c) die kostenlose Fahrradbeförderung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV),
 - d) die landesweite telefonische Fahrplanauskunft „Löwenline“,
 - e) den Ausgleich von Mindereinnahmen aus der Beförderung von Schülern, Studenten und Auszubildenden zu reduzierten Tarifen nach § 45a PBefG und § 6a AEG,
 - f) den Ausgleich von Mindereinnahmen aus der unentgeltlichen Beförderung Schwerbehinderter nach §§ 145ff SGB IX,
 - g) die Förderung der Beschaffung von Schienenfahrzeuge nach dem GVFG,
 - h) die Förderung der Beschaffung von Omnibussen nach dem GVFG,
 - i) Investitionen in Betriebsanlagen des ÖPNV und SPNVwaren.
2. wie sich die vom Land Baden-Württemberg gezahlten Aufwendungen, Zuschüsse und Ausgleichszahlungen für die Positionen 1 a) bis i) (getrennt aufgeschlüsselt) prozentual gegenüber dem Basisjahr 2002 in den Jahren 2003 und 2004 verändert haben bzw. sich in den Jahren 2005 bis 2007 verändern werden.
3. wie sich die bereits erfolgten bzw. nach heutigem Stand bekannten Veränderungen bei den vom Land Baden-Württemberg gezahlten Aufwendungen, Zuschüssen und Ausgleichszahlungen nach den Positionen 1 a) bis i) sowie die damit verbundenen zusätzlichen Aufwendungen für Zinszahlungen in absoluten Zahlen in den Jahren 2002 bis 2007 aus der Sicht der Betroffenen auf die Verbände und deren beteiligte Verkehrsunternehmen
 - a) in von Ballungsräumen geprägten Verbänden, dargestellt am Beispiel des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) und
 - b) in Verbänden in ländlichen Gebieten, dargestellt am Beispiel des Verkehrsverbundes Rottweil (VVR)auswirken.

4. welche bereits heute aufgrund gefasster Beschlüsse bekannten Kürzungen bei den vom Land Baden-Württemberg gezahlten Aufwendungen, Zuschüssen und Ausgleichszahlungen nach den Positionen 1 a) bis i) die Verbände und deren beteiligte Verkehrsunternehmen für die Zeit nach 2007 einkalkulieren müssen.
5. welche Handlungsmöglichkeiten die Verbände und deren beteiligte Verkehrsunternehmen nach Ansicht der Landesregierung haben, um die Auswirkungen der Veränderungen bei den vom Land Baden-Württemberg gezahlten Aufwendungen, Zuschüssen und Ausgleichszahlungen nach den Positionen 1 a) bis i) aufzufangen.
6. welche Auswirkungen der Veränderungen bei den vom Land Baden-Württemberg gezahlten Aufwendungen, Zuschüssen und Ausgleichszahlungen nach den Positionen 1 a) bis i) die Landesregierung in den kommenden 5 Jahren (jeweils unterschieden nach Ballungsräumen und ländlichen Gebieten) auf
 - a) Investitionen,
 - b) Fahrpreise,
 - c) Leistungsangebote,
 - d) Fahrgastzahlen und
 - e) Modal Split
 im ÖPNV erwartet.
7. welche Einsparungen von Haushaltsmitteln gegenüber dem Jahr 2002 in den Jahren 2003 bis 2007 (einzeln aufgeschlüsselt) von der Landesregierung erzielt wurden bzw. beabsichtigt werden und wie hoch der jeweilige Anteil daran ist, der über den kommunalen Finanzausgleich den kommunalen Gebietskörperschaften zu gute kommt.
8. wie die Landesregierung die Tatsache begründet, dass die für die Berechnung der Ansprüche auf den Ausgleich von Mindereinnahmen aus der Beförderung von Schülern, Studenten und Auszubildenden zu reduzierten Tarifen nach § 45a PBefG und § 6a AEG relevanten Kostensätze gemäß der ÖPNV-Kostenersatzverordnung seit 1999 nicht mehr und insgesamt seit 1990 für den Busverkehr nur um ca. 11% und für den Schienenverkehr der nichtbundeseigenen Eisenbahnen nur um ca. 23% angehoben wurden.
9. wie die Landesregierung die zu erwartende Entwicklung vor dem Hintergrund der Ziele
 - Steigerung des Anteils der Schiene am Gesamtverkehr,
 - Ausbau des Schienenpersonenverkehrs in der Fläche,
 - Verbesserung des ÖPNV in Verdichtungsräumen und in der Fläche,
 - Verkehrsumlenkung auf den ÖPNV,
 - Verbesserung des ÖPNV-Images
 des Generalverkehrsplanes Baden-Württemberg 1995 und
 - CO₂-Reduktion im Verkehr,
 - Minderung der Stickstoffoxid-Emissionen,
 - Minderung der Staub-Emissionen,
 - Minderung der Ozonbelastung,
 - Minderung der Krebs erzeugenden Luftschadstoffe
 des Umweltplans Baden-Württemberg 2000 bewertet.

II. zu beschließen,

1. eine Initiative im Bundesrat einzubringen, mit dem Ziel, die durch das Haushaltsbegleitgesetz 2004 eingeführten Kürzungen der gesetzlichen Ansprüche auf den Ausgleich von Mindereinnahmen aus der Beförderung von Schülern, Studenten und Auszubildenden zu reduzierten Tarifen nach § 45a PBefG bzw. § 6a AEG, auch für die Jahre ab 2005 auf 4% zu begrenzen.
2. die Verordnung des Ministeriums für Umwelt und Verkehr über die Festlegung der Kostensätze für den Ausgleich gemeinwirtschaftlicher Leistungen im ÖPNV von 1999 durch eine neue Verordnung zu ersetzen, deren Kostensätze im § 1 die Preissteigerungen seit 1999 berücksichtigen.
3. die geplante Absenkung der Verbundfördermittel auf 4% ab dem 2. Jahr zu begrenzen.
4. durch Umschichtungen im Haushalt von der Förderung des kommunalen Straßenbaus nach dem GVFG (Tit. 883 21) zur ÖPNV-Fahrzeugförderung (Titelgruppe 84) für die Jahre 2005 und 2006 einen Betrag in Höhe von 50 Mio. € jährlich für die ÖPNV-Fahrzeugförderung zur Verfügung zu stellen.
5. die Planungen für das Projekt „Stuttgart 21“ einzustellen, auf dessen Realisierung zu verzichten und die freiwerdenden Mittel für Investitionsmaßnahmen im SPNV und ÖPNV zur Verfügung zu stellen.

Stuttgart, 2. März 2005

Boris Palmer, Kretschmann und Fraktion

Begründung:

Verursacht durch die in Folge des Koch-Steinbrück-Papieres umgesetzten bundesweiten Kürzungen bei den Ausgleichszahlungen für verbilligte Schülerbeförderung und kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten sowie die Einsparungen des Landes Baden-Württemberg bei der Investitionsförderung und der Verbundförderung sind die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde in Baden-Württemberg seit 2003 in einem Umfang kumulativ belastet, der in dieser Form den meisten an diesen Entscheidungen Beteiligten weder bekannt war noch von ihnen beabsichtigt war.

Dies gilt vor allem für die Auswirkungen bei den Ausgleichszahlungen für verbilligte Schülerbeförderung. Die infolge dieser Kürzungen notwendigen Tarifierhöhungen führen automatisch zu einer Absenkung des Zuschusses um 50% des Steigerungsbetrages, weshalb extreme Preiserhöhungen notwendig wären, um die Kürzungen von scheinbar „nur“ 12% auszugleichen.

Nach Berechnungen des Verbandes Baden-Württembergischer Omnibusunternehmen e. V. (WBO) müssten die privaten Verkehrsunternehmen im ländlichen Raum die Fahrpreise bis 2007 um bis zu 72% gegenüber 2003 anheben um alle Kürzungen aufzufangen. Selbst ein Unternehmen, das den Stadt- und Vorortverkehr in einer Mittelstadt betreibt, und somit nicht so stark von der Schülerbeförderung abhängt, müsste seine Fahrpreise im gleichen Zeitraum noch um 24% anheben.

Großstädtische Verkehrsunternehmen im Eigentum der öffentlichen Hand sind in der Regel etwas weniger von den Kürzungen der Ausgleichszahlungen betroffen, dafür aber umso mehr von den Kürzungen bei der Investitionsförderung. So lehnt es das Land Baden-Württemberg derzeit ab, Förderanträge für die Beschaffung von Straßenbahn-Fahrzeugen anzunehmen, was dazu führt, dass in Mannheim dieses Jahr der dringend benötigte Ersatz für verschlissene Altfahrzeuge ohne Landeszuschüsse beschafft werden muss. Die für die Förderung der Beschaffung von Omnibussen zur Verfügung stehenden Mittel reichen bei weitem nicht aus, um den gesamten Ersatzbedarf größerer Verkehrsunternehmen abzudecken.

Die in den letzten Jahren im Ausbau ihrer Infrastruktur sehr aktiv gewesenen Karlsruher Unternehmen AVG und VBK müssen derzeit Beträge in Höhe von ca. 80 Mio. € für Investitionen vorfinanzieren, die vom Land in das GVFG-Förderprogramm aufgenommen wurden, deren Bezuschussung aber bislang nicht bewilligt wurde.

Hinzu kommen noch die den Verbänden vom Land angekündigte Kürzung der Verbundförderung, die bis 2009 ein Volumen von 20% erreichen soll. Die vom Land angebotene Reduzierung dieser Kürzung auf 10% in den Fällen, in denen Verbände Tarifkooperationen mit Nachbarverbänden eingehen, ist wirtschaftlich für die Verbände nicht interessant, da die mit solchen Kooperationen einhergehenden Einnahmeverluste in der Regel höher sind als der Kürzungsbetrag von 10%.

Kumulierte Einnahmeverluste in der dargestellten Höhe können weder von den Verkehrsunternehmen noch den kommunalen Aufgabenträgern getragen werden. Da die Verkehrsunternehmen in den vergangenen 10 Jahren bereits massive und erfolgreiche Anstrengungen zur Steigerung ihrer Effizienz unternommen haben, ist auch kaum noch ein nennenswertes Rationalisierungspotential vorhanden.

Als einziger Ausweg bleibt den Verbänden und Verkehrsunternehmen ein Mix aus spürbaren Angebotskürzungen und drastischen Fahrpreisanhebungen. Die Erfahrungen, die mehrere kommunale Verkehrsunternehmen im Ruhrgebiet in der zweiten Hälfte der 70er-Jahre mit einer vergleichbaren Vorgehensweise machten, zeigen, dass dies zu einem erheblichen Rückgang der Fahrgastzahlen, und in der Folge zu weiteren Einnahmeverlusten führt. Damit würde eine Abwärtsspirale in Gang gesetzt, die die Ergebnisse aller Bemühungen um eine Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs in den letzten Jahren vollständig zunichte machen würde.

Eine solche Entwicklung würde zu einer starken Mehrbelastung der Teile der Bevölkerung führen, die auf den ÖPNV angewiesen sind (neben Haushalten mit geringem Einkommen vor allem Familien). Weitere Folgen wären unweigerlich eine überproportionale Zunahme des motorisierten Individualverkehrs, eine starke Zunahme der Verkehrsstaus und eine völlige Verfehlung der Ziele des Generalverkehrsplanes Baden-Württemberg 1995 und des Umweltplanes Baden-Württemberg 2000.

Um eine solche Fehlentwicklung zu vermeiden, ist es unumgänglich, umzusteuern und die beschlossenen Kürzungen auf ein marktgerechtes Volumen zu begrenzen.