



geschäftsführender Vorstand:

Vorsitzender: Thomas Kraft * Fliederweg 17 * D-35633 Lahnau
1. Stellv. Vorsitzender: Wilfried Staub * Königsteiner Str. 156 a * D-65812 Bad Soden/Taunus
2. Stellv. Vorsitzender: Klaus Gietinger * Leipziger Str. 91 * D-60487 Frankfurt/Main
Kassierer: Holger Kötting * Am Karlshof 12 * D-60287 Darmstadt

08.08.2012

Stellungnahme zur vorliegenden Entwurf der Novelle des hessischen ÖPNV-Gesetzes

Der Fahrgastverband PRO BAHN in Hessen befürwortet vom Grundsatz her eine Überarbeitung des hessischen ÖPNV-Gesetzes. Die Novelle rückt die zukünftigen Herausforderungen an den Öffentlichen Nahverkehr des Landes stärker in den Focus der Diskussion. Es bietet sich die Chance einer Anpassung des vorhandenen Instrumentariums zur Bewältigung der anstehenden Herausforderungen, wie der angelaufenen Energiewende und des damit verbundenen Strukturwandels hin zu einem neuen umweltverträglichen und ressourcenschonenden Mix der Verkehrsträger oder der Lösung der Probleme durch den demografischen Wandel. (vgl. §4 Abs. 3)

ÖPNV ist kein Luxusgut, sondern wesentlicher Teil der Daseinsvorsorge (vgl. §4) und somit von allen Verwaltungsebenen, also Bund, Land und Gebietskörperschaften unter den geltenden Rahmenbedingungen zu fördern und zu finanzieren. Daher ist der ÖPNV auch für das Land Hessen ein Thema.

Hessen kann und darf sich nicht auf schleichende Weise aus der Finanzierung des ÖPNV zurückziehen, ohne den Bestand des gesamten Systems in Frage zu stellen. Das Land Hessen verteilt kommunale und Bundesmittel und würde sich im Falle eines nicht modifizierten Entwurfs peu à peu aus der gemeinsamen Finanzierung der zwingend erforderlichen Zuschüsse verabschieden. Dies wird bereits im Vorlauf zum Gesetz A bei der Problembeschreibung postuliert:

(Für den ÖPNV in Hessen ist in Zukunft ein höherer Finanzierungsbedarf zu erwarten, der nicht durch Landesmittel gedeckt werden kann (Schuldenbremse). Ein Verbot zur Nettokreditaufnahme gilt für Länder allerdings erst ab 2020). Damit entzieht Hessen sich vor dem Hintergrund drängender Zukunftsaufgaben im Zusammenhang mit dem ÖPNV seiner Verantwortung.

Die Schuldenbremse ist ein Fakt – die Verteilung der verfügbaren Mittel und die Aufgabenpriorisierung hingegen ein anderer Aspekt der politischen Gestaltung. Eine per Gesetz ausgeschlossene bedarfsweise Umschichtung von Mitteln zu Gunsten des ÖPNV zeigt den geringen Stellenwert des ÖPNV auf, den dieser für die amtierende Regierung aufweist.

I.) Als positiv sieht PRO BAHN an, dass

die erstmalige Festlegung, dass das Land die Regionalisierungsmittel tatsächlich vollständig weiterleiten wird! §12 Abs.1 Satz 1 (neu) und die erweiterte Kontrolle der Mittelverwendung gemäß §12a (neu) festgeschrieben wird. Es fehlen allerdings Vorschriften über Sanktionen bei fehlendem Nachweis oder nachgewiesener nicht sachgerechter Verwendung!



08.08.2012

Stellungnahme zur vorliegenden Entwurf der Novelle des hessischen ÖPNV-Gesetzes
Seite 2

II.) Als negativ wertet PRO BAHN, dass

- 1.) die im Entwurf durch die Zusammenschlüsse der LNO's zu GNO's zu erwartenden Synergien sich im Wesentlichen nur auf die gemeinsame Bearbeitung der Verwaltungsaufgaben beziehen. Der deutlich gewichtigere Kostenblock der Betriebsmittel- (Energie-, Kraftstoff- und Wartungs- und Unterhaltskosten) und der Personalkosten kann nur in geringem Maße von solchen Zusammenschlüssen profitieren. Im Gegenteil sind hier in den nächsten Jahren die Schwerpunkte der Kostensteigerung zu erwarten !

Auch die verstärkte Einführung von elektronischen Kartensystemen ist zunächst mit hohen Investitionen und zusätzlichen Kosten in der Übergangszeit befrachtet. Ob die angedachten Einsparpotentiale damit überhaupt bzw. wann diese erreichbar sind, hängt von der Akzeptanz der Systeme in der Praxis durch die Fahrgäste ab und ist nach wie vor völlig offen.

Es ist völlig unklar wie so die bis 2015 fehlenden Mittel der Finanzierungslücke von ca. 140 Mio. Euro eingespart werden sollen.

- 2.) der Gesetzentwurf keine Angaben zur Kompensation der ggf. auslaufenden und nicht in vollem Umfang ersetzten Bundesmittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz macht.
- 3.) Wieder wird bei der Verteilung der Regie kein Augenmerk auf die Sicherung insbesondere der Schieneninfrastruktur gelegt, dies sollte schon aus Gründen der Koordination und des Wertes der dabei betroffenen Anlagen in Landesregie erfolgen.
- 4.) nach wie vor Vorgaben zum Thema Tariftreue der Leistungserbringer im Rahmen der Ausschreibungen fehlen. In der Vergangenheit wurden Ausschreibungen teilweise über die Personalkosten gewonnen, mittlerweile sind die Arbeitsplätze bei einigen Unternehmen für die Beschäftigten finanziell unattraktiv was sich durch steigende Fluktuation und aktuell konkrete Personalmängel mit Leistungseinschränkungen zeigt. Auch müssen die Arbeitsplätze beim Wechsel des Leistungserbringers möglichst durch Regelungen analog des Arbeitsrechtes bei Betriebsübergängen gesichert werden, um den Beschäftigten eine verlässliche berufliche Perspektive zu bieten. „Billiges“-Personal mit z.B. mangelnder Ortskenntnis und geringer Motivation durch fehlende Sicherheit und nicht gegebene Bindung an ihr Unternehmen mindert ebenfalls die angestrebte Qualität der Verkehre und führt letztlich zu höheren Kosten.
- 5.) das immer noch fehlende Bekenntnis zum Vorrang der Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs vor dem motorisierten individuellen Straßenverkehr, soweit das Wohl der Allgemeinheit oder berechnete Interessen des notwendigen Verkehrs dem nicht entgegenstehen.

08.08.2012

**Stellungnahme zur vorliegenden Entwurf der Novelle des hessischen ÖPNV-Gesetzes
Seite 3**

III.) Entfall der Befristung

Unter der Voraussetzung, dass seitens des Bund noch keine Nachfolgeregelung zum aktuellen Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und Personenbeförderungsgesetzes vorliegt, sollte das Gesetz entsprechend befristet werden oder ein Artikel zu einer Anpassungsfrist/Termin eingearbeitet werden um dann eine Anpassung an die neuen Vorgaben auf Bundes und ggf. EU-Ebene sicher zu stellen !