

Antrag

der Abg. Helmut Göschel u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Verbundförderkonzeption des Landes beim ÖPNV

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sich die Anreizkomponenten in den neuen Verbundförderverträgen bei Verbänden auswirken, die in der Vergangenheit bereits die Leistungsparameter „Anzahl der verkauften Fahrausweise im Verhältnis zur Anzahl der Einwohner im Verbundgebiet“ und „Tarifeinnahmen im Verhältnis zu den Betriebsleistungen“ deutlich verbessert haben und jetzt zu keinen signifikanten Steigerungsraten diesbezüglich mehr in der Lage sind;
2. ob Verbände ohne oder mit nur geringen Steigerungsraten bei den neuen Leistungsparametern der Verbundförderung, aber mit sehr guten Fahrgastzahlen und Betriebsergebnissen, weniger Fördergelder erhalten als Verbände, die trotz verbesserter Ergebnisse immer noch in den Leistungsdaten hinter den Erstgenannten zurückbleiben;
3. inwieweit die neue Verbundförderung Mittelzuweisungen konkret an die Vorbereitung bzw. Durchführung von Zusammenschlüssen mit Nachbarverbänden koppelt;
4. ob sich die Kooperationsklausel der neuen Verbundförderung nur in der Anerkennung von Fahrausweisen erschöpft;
5. wie bereits realisierte Kooperationen zwischen Verbänden „angemessen berücksichtigt“ werden sollen;

6. ob die Vorgabe, die einheitliche landesweite Rufnummer für Fahrplanauskünfte weiterzuführen, auch ohne das bei der NVBW betriebene Call Center erfüllt werden kann;
7. welche Kosten bisher in den einzelnen Jahren seit Einführung und Aufbau des Call Centers durch die NVBW entstanden sind;
8. wie schnell und mit welchen Abwicklungskosten die Auflösung des NVBW Call Centers betrieben werden könnte.

08. 12. 2004

Göschel, Dr. Caroli, Haller, Kaufmann,
Knapp, Schmidt-Kühner, Staiger SPD

Begründung

Die überfällige Einführung von Leistungskomponenten bei der Verbundförderung müsste nach der Beschlussfassung des Landtags auch konkrete Vorgaben und Anreize für den Zusammenschluss benachbarter Verbände beinhalten. Dazu ist es nicht ausreichend, nur die gegenseitige Anerkennung von Fahrausweisen zu fordern.

Außerdem darf die Vorgabe von Leistungsparametern nicht dazu führen, dass Verbände, die in der Vergangenheit bereits deutliche Leistungssteigerungen erreicht haben und jetzt gute bis sehr gute Fahrgastzahlen und Ertragszahlen vorweisen, gegenüber solchen Verbänden, die diese Entwicklung erst noch nachvollziehen müssen, benachteiligt werden.

Bei der Forderung der Weiterführung des Angebots einer einheitlichen telefonischen Fahrplanauskunft muss den Verbänden die Möglichkeit gegeben werden, eine kostengünstige Organisationsform zu wählen und Alternativen zum NVBW-eigenen Call Center zu entwickeln.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2004 Nr. 32–3890.0/861 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. *Wie wirken sich die Anreizkomponenten in den neuen Verbundförderverträgen bei Verbänden aus, die in der Vergangenheit bereits die Leistungsparameter „Anzahl der verkauften Fahrausweise im Verhältnis zur Anzahl der Einwohner im Verbundgebiet“ und „Tarifeinnahmen im Verhältnis zu den Betriebsleistungen“ deutlich verbessert haben und jetzt zu keinen signifikanten Steigerungsraten diesbezüglich mehr in der Lage sind?*
2. *Sollen Verbände ohne oder mit nur geringen Steigerungsraten bei den neuen Leistungsparametern der Verbundförderung, aber mit sehr guten Fahrgastzahlen und Betriebsergebnissen, weniger Fördergelder erhalten als Verbände, die trotz verbesserter Ergebnisse immer noch in den Leistungsdaten hinter den Erstgenannten zurückbleiben?*

Zu 1. und 2.:

Am Anreizsystem nehmen nur bereits etablierte Verbände teil, die die häufig dynamische Anfangsphase bereits hinter sich haben. Deshalb wird die Neukonzeption der Verbundförderung erst bei den Folgeverträgen nach den Gründungsfinanzierungsverträgen wirksam. Bei der Anreizkomponente findet der Vergleich der Leistungskennzahlen eines Verbandes nur mit den eigenen Zahlen der Vorjahre statt. Ein Vergleich der Parameter zwischen den Verbänden verbietet sich wegen der sehr unterschiedlichen Strukturen und den sehr verschiedenen Leistungsangeboten. Deshalb ist auch die Feststellung von objektiv „guten Fahrgastzahlen bzw. Betriebsergebnissen“ nicht möglich. Aus der Einführung des Anreizsystems kann nicht abgeleitet werden, die Verkehrs- und Tarifverbände in Baden-Württemberg seien bisher untätig geblieben, neue Fahrgäste zu gewinnen und die Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Es geht vielmehr darum, diesen Prozess zu verstärken. Durch das in sich geschlossene Anreizsystem wird zudem sichergestellt, dass sich allgemeine Entwicklungen, die das gesamte Land betreffen und dem Einfluss der Verbände entzogen sind, z. B. die wirtschaftliche oder demographische Entwicklung, nicht negativ auf die Förderung auswirken.

3. Inwieweit koppelt die neue Verbundförderung Mittelzuweisungen konkret an die Vorbereitung bzw. Durchführung von Zusammenschlüssen mit Nachbarverbänden?

5. Wie sollen bereits realisierte Kooperationen zwischen Verbänden „angemessen berücksichtigt“ werden?

Zu 3. und 5.:

Den Verbänden werden über die Laufzeit der Verträge bis zu 20 % der heutigen Zuwendungshöhe abgezogen. Der Abzugsbetrag wird halbiert, wenn die Verbände mindestens eine Tarifkooperation während der Vertragslaufzeit eingehen oder in den letzten fünf Jahren bereits eingegangen sind. Im letzteren Fall wird auf die Kürzung für die Laufzeit der Verträge von vornherein verzichtet.

4. Erschöpft sich die Kooperationsklausel der neuen Verbundförderung nur in der Anerkennung von Fahrausweisen?

Zu 4.:

Entscheidendes Ziel der Kooperationskomponente ist es, den Fahrgästen den Erwerb von Fahrausweisen in ein Nachbarverbundgebiet zu erleichtern. Der bisher notwendige Kauf von bis zu drei Fahrausweisen soll durch den Erwerb eines Fahrausweises abgelöst werden. Dafür reicht eine Tarifkooperation aus. Hingegen muss bei einem Zusammenschluss zweier Verbände mit einem Anstieg der Ausgleichsleistungen für Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste gerechnet werden. Die Tarifkooperation soll aber nicht zu weiteren finanziellen Belastungen für die kommunalen Aufgabenträger führen.

6. Kann die Vorgabe, die einheitliche landesweite Rufnummer für Fahrplanauskünfte weiterzuführen, auch ohne das bei der NVBW betriebene Call Center erfüllt werden?

7. Welche Kosten sind bisher in den einzelnen Jahren seit Einführung und Aufbau des Call Centers durch die NVBW entstanden?

8. *Wie schnell und mit welchen Abwicklungskosten könnte die Auflösung des NVBW Call Centers betrieben werden?*

Zu 6., 7. und 8.:

Die landesweit einheitliche Rufnummer kann auch ohne das bei der NVBW betriebene Call Center weitergeführt werden. Das bestehende so genannte „Intelligente Telefonnetz“, das dem Betrieb der landesweit einheitlichen Rufnummer zugrunde liegt und für die Umleitung an ein regionales, bisher nicht ausgelastetes Call Center oder Kundenzentrum sorgt, kann entsprechend umprogrammiert werden.

In der zweijährigen Projektaufbauphase (1. September 2002 bis 31. August 2004) wurden ca. 1,7 Mio. Euro als einmalige Aufbauinvestitionen und Vorlaufkosten sowie für Betriebskosten aufgewandt.

Der Betrieb des Call Centers bei der NVBW kann mit einer Frist von zwei Wochen gekündigt werden. Ob und in welchem Umfang im Kündigungsfall Abwicklungskosten entstehen, kann erst ermittelt werden, wenn ein Folgekonzept erstellt ist.

In Vertretung

Dr. Birn

Ministerialdirektor