

V-1

AntragsstellerIn: KV Minden-Lübbecke u. a.

Gegenstand: Ausbildungsverkehrspauschale / ÖPNV-Pauschale

Anmerkungen

Ausbildungspauschale für den ländlichen Raum verbessern

- 1 BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in NRW setzen sich dafür ein, dass die
2 Ausbildungsverkehrspauschale und die ÖPNV-Pauschale für den ländlichen Raum
3 verbessert werden. Die zwangsläufig längeren Transportwege müssen adäquat
4 berücksichtigt werden.
- 5 Bildung und Ausbildung müssen auch im strukturarmen ländlichen Raum
6 nachhaltig möglich sein. Umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel müssen
7 gerade da, wo längere Strecken zurückgelegt werden, erhalten und nach
8 Möglichkeit attraktiv gestaltet werden.
- 9 Die von der schwarz-gelben Regierung Rüttgers verabschiedete Regelung ist zu
10 berichtigen und neue gerechtere Verteilerschlüssel einzuführen.
- 11 Des Weiteren setzen sich BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in NRW auch auf
12 Bundesebene gegen weitere Umschichtungen der Fördermittel für das Jahr 2014
13 zu Ungunsten des ÖPNV im ländlichen Raum ein.

14 Begründung

- 15 Die im Januar 2011 in Kraft getretenen Änderungen der Förderkriterien der zum
16 01. Januar 2008 eingeführten ÖPNV-Pauschale und die
17 Ausbildungsverkehrspauschale §11a des ÖPNVG NRW vom 21. Dezember 2010
18 (**GV. NRW.**), haben mit ihren negativen Auswirkungen auf die Finanzierung des
19 ÖPNV im ländlichen Raum verschärfend auf die vorhandenen strukturellen
20 Probleme ländlicher Kommunen gewirkt. Der Schülertransport ist in den ländlichen
21 Kommunen kaum mehr finanzierbar. Der Linienverkehr wird zwangsläufig immer
22 mehr ausgedünnt, die Nahverkehrsangebote unattraktiver.
- 23 Wir wollen keinen Verteilungskampf gegen die Ballungsräume. Vor dem
24 Hintergrund der oft ruinösen Finanzsituation, auch der Flächenkreise und
25 Kommunen, die vielfach in der Haushaltsicherung sind oder vom Stärkungspaket
26 Stadtfinanzen betroffen sind, ist es u. E. dringend geboten, einen **neuen**

27 **gerechteren Verteilerschlüssel** zu finden. Erst zum jetzigen Zeitpunkt werden die
28 Auswirkungen des von CDU/FDP verabschiedeten Gesetzes deutlich. Die neue
29 Berechnung der Ausgleichsmittel nach dem ÖPNVG NRW (anstatt wie bisher im
30 PBefG geregelt) stellt eine deutlich veränderte Sachlage dar. Es erfolgt keine
31 Betrachtung der Kosten, sondern eine Betrachtung der Einnahmen als Grundlage
32 für die Mittelzuschneidung. Der Schlüssel sollte unbedingt Anreize beinhalten, d.h.
33 Verdichtung statt Streichung um über attraktive Angebote mehr Fahrgäste zu
34 gewinnen.

35
36 Die Kürzung der Regionalisierungsmittel auf Bundesebene unter CDU/SPD 2006
37 im Rahmen des Haushaltsbegleitgesetzes war hier kontraproduktiv. Dieses war
38 der Anfang der fortschreitenden Reduzierung des flächendeckenden ÖPNV im
39 ländlichen Raum. Weitere Einschnitte im ländlichen Raum sind ökologisch und
40 ökonomisch nicht mehr zu verantworten. Städte und Gemeinden verkommen zu
41 Großraumparkplätzen. Stetiger Flächenverbrauch, sinkende Lebensqualität und
42 Umweltschäden sind die Folgen.

43
44 Gemäß der Nachfolgeregelung zum Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, dem
45 Entflechtungsgesetz, erhalten die Länder sog. Kompensationsbeträge, deren Höhe
46 allerdings 2013 überprüft werden und die 2019 auslaufen sollen. Der ÖPNV auf
47 kommunaler Ebene ist eine Aufgabe der öffentlichen Hand auf allen Ebenen, für
48 die es auch in Zukunft zusätzliche Mittel des Bundes braucht. Die
49 Umstrukturierung der § 45a-Mittel gemäß PBefG für den Schülerverkehr in die 11a
50 Ausbildungsverkehrspauschale und die katastrophale Finanzsituation der Städte
51 und Gemeinden führt in weiten Teilen NRWs unweigerlich zu drastischen
52 Einschnitten im ÖPNV.

53 Im Fall des Kreises Minden Lübbecke sind die Fahrpreise durchschnittlich um 2-3
54 % pro Jahr gestiegen. Das ist deutlich über der bisherigen Inflationsrate. Die
55 Schülerfahrkosten wurden für die Kommunen stets zu Lasten des
56 „Jedermannverkehrs“ niedrig gehalten. Der Schülerverkehr hat inzwischen schon
57 einen Anteil von innerstädtisch 80 % und bei den Überlandlinien von 94% erreicht.
58 Die Kostendeckung über Fahrpreiserhöhung sicher zu stellen, ist nicht mehr
59 realisierbar und würde zu einem noch weiteren Rückgang der Nutzung und
60 erhöhtem Individualverkehr führen.

61 Der Kreis Minden Lübbecke hat 1152 qm und 314.153 Einwohner, das entspricht
62 273 Einwohner/km². Mit 11 Städten und Gemeinden ist Minden-Lübbecke der
63 nördlichste Landkreis in NRW und an drei Seiten von Niedersachsen umfasst. Der
64 überwiegende Teil der Städte und Gemeinden ist bereits in genehmigten bzw.
65 nicht genehmigten HSK.

66 .

67 **Das Regionalisierungsgesetz NRW legt 1995 unter rot-grüner Regierung**

68 **u.a. fest:**

- 69 Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur soll im Rahmen der angestrebten
70 Raumstruktur des Landes erfolgen.
- 71 In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung
72 durch den ÖPNV zu gewährleisten.
- 73 Die Belange des Umweltschutzes sind zu berücksichtigen.
- 74 Weitere allgemeine Grundsätze sind für die Verwirklichung einer sozialen,
75 wirtschaftlichen, umweltverträglichen und am Wettbewerb orientierten
76 Verkehrspolitik zusammengefasst. So wird u.a. die Steigerung der Attraktivität des
77 ÖPNV gefordert. Dies soll in Zusammenarbeit der Aufgabenträger und den
78 Verkehrsunternehmen durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des
79 Angebots sowie nutzerfreundliche Tarife erreicht werden. Zum Grundsatz wird
80 auch erhoben, dass den Belangen von Frauen und Kindern sowie Personen, die in
81 ihrer Mobilität eingeschränkt sind, Rechnung zu tragen ist.

82

83 Diese Grundsätze werden durch die Unterfinanzierung jedoch derzeit, gerade im
84 ländlichen Raum, bei einer Verschlechterung der Fahrzeugqualität und einer
85 erheblichen Reduzierung des Liniennetzes, ad absurdum geführt. Dies steht im
86 Gegensatz zu den verkehrspolitischen Zielsetzungen von Bündnis'90/Die Grünen.

87

88 .

89 **AntragsstellerInnen/UnterstützerInnen:**

90 KV Minden-Lübbecke

91 Harald Grünau, Landesvorstand, KV Paderborn

92 Ute Koczy, MdB, KV Lippe

93 KV Coesfeld

94 OV Detmold

95 KV Euskirchen

96 Bezirksverband OWL

97