

## **Rede Gerd Will**

**Plenum 16.03.2011**

### **Keine Kürzungen der Ausgleichszahlungen bei der Schülerbeförderung in Niedersachsen –**

Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der von meiner Fraktion bereits am 17. November 2009 eingebrachte Antrag wurde von den Regierungsfractionen im Wirtschaftsausschuss immer wieder vertagt. Eine ernsthafte Auseinandersetzung wurde - wie bei so vielen Anträgen - von CDU und FDP inhaltlich nie geführt.

Im Februar dieses Jahres hat selbst das Ministerium die Feststellungen des Antrags ausdrücklich bestätigt und darauf hingewiesen, dass man mit dem Inhalt dieses Antrags durchaus leben könne. Daraufhin hat der Vertreter der CDU im Ausschuss vorgeschlagen, diesen Antrag gemeinsam zu beschließen. Da ihn alle fünf Fraktionen des Landtags mitgetragen hätten, mochte die CDU jedoch nicht mehr wegen der Linken. Fazit: Man lehnt lieber einen inhaltlich durchaus unterstützungsfähigen Antrag ab, bevor man etwas gemeinsam mit der Linken unterschreibt. Aber isolieren Sie sich ruhig weiter!

Ihre Arbeit im Wirtschaftsausschuss besteht nicht nur im Hinblick auf die lange Beratungszeit dieses Antrags schlichtweg in Leistungsverweigerung. Wenn der politische Druck einmal zu hoch wird, wird schnell abgekupfert, und der Oppositionsantrag wird in Lightversionen eingebracht nach dem Motto: Dank an die Landesregierung und Prüfung durch die Landesregierung. - Bloß, um das Thema zu besetzen. Ihnen fehlt schlichtweg jede Zukunftsfähigkeit. Man könnte auch sagen: Mit Ihrer Mehrheit sind Sie inzwischen bräsig, faul und selbstzufrieden geworden. Von Gestaltung keine Spur!

Meine Damen und Herren, eines ist aus den Beratungen zu diesem Antrag allerdings deutlich geworden. Das Ministerium ist in den Gesprächen und Verhandlungsschritten mit den wichtigen Partnern im ÖPNV kaum weitergekommen. Nach wie vor warten alle auf die Umsetzung der EU-Verordnung 1370/07 für den Bereich der Ausgleichszahlungen. Deshalb will ich in diesem Zusammenhang noch auf ein paar Eckpunkte eingehen.

Die bisherige Form der Ausgleichszahlungen für die Ausgabe von verbilligten Schülermonatskarten gemäß § 45 a Personenbeförderungsgesetz hat sich sehr bewährt. Für die Verkehrsunternehmen, die die Aufgaben in Niedersachsen erledigen, ist das eine wichtige Planungsgrundlage für die Fahrleistungen und für die Aufrechterhaltung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV. Es hat sich bewährt, die Mittel durch die Landesnahverkehrsgesellschaft auszahlen zu lassen und nicht jeweils auf die örtlichen Aufgabenträger zu übertragen. Nur so ist sichergestellt, dass diese Dienstleistung auch flächendeckend unter gleichen Voraussetzungen durchgeführt und finanziert wird. Es gibt damit auch eine Garantie, dass diese Mittel zweckgerichtet eingesetzt werden und keine Mitnahmeeffekte entstehen.

Wir sind nach wie vor allerdings auch der Meinung, dass das Volumen der Ausgleichszahlungen nicht reduziert werden darf, weil zusätzliche Aufgaben auf die Träger und Aufgabenerlediger zukommen. Gerade im ländlichen Raum ist das Mengengerüst ganz entscheidend für die integrierten Verkehre. Dort stellen die Schülerverkehre immerhin bis zu 70 % der Linienverkehre und damit das Rückgrat des ÖPNV dar. Sonst wäre die Reduzierung der ÖPNV-Leistungen in der Fläche die Folge, und das wollen wir nicht.

Wir alle wissen um die steigenden Anforderungen in der Schülerbeförderung. Ganztagschulen und Schülerbeförderung im Sek.-II-Bereich sowie längere Schulwege durch Zusammenlegung von Schulen führen zu steigenden Aufwendungen der Unternehmen, wenn sie die Qualität der Fahrleistungen auch in Zukunft sicherstellen wollen.

Gleichzeitig wird die demografische Entwicklung dazu führen, dass in Zukunft erheblich weniger Schülerinnen und Schüler von der Schülerbeförderung Gebrauch machen. Trotzdem müssen auch bei sinkenden Schülerzahlen viele Fahrtrouten und -takte weiterhin eingehalten werden. Die demografische Entwicklung gerade im ländlichen Raum stellt neue Anforderungen an die Mobilität der älteren Menschen. Wenn wir altersadäquate Mobilität neben dem Individualverkehr auch in Zukunft sicherstellen wollen, müssen wir jetzt die Weichen dafür stellen. Deshalb ist es schon jetzt notwendig, feste Budgets bei den 45-a-Mitteln mit den Verkehrsunternehmen zu verhandeln. Ansonsten verschlechtern wir die Dienstleistungen in der Fläche und schwächen die Mobilität für ältere und jüngere Menschen.

Bleibt die Bewertung aus beihilferechtlicher Sicht: Wie kann die Praxis für die Zukunft aussehen? - Seit 2006 besteht zwischen dem Land Niedersachsen und den jeweiligen Verkehrsunternehmen eine vertragliche Regelung, wonach auf Basis der bisher in umfangreichen Verfahren ermittelten durchschnittlichen Reiseweiten eine Überführung erfolgt bis hin zur Berücksichtigung von Fahrplankilometern, deren Leistungskorridor um nur 8 % über- bzw. unterschritten werden darf, ohne dass es zu Kürzungen oder zu Aufstockungen der Ausgleichszahlungen kommt.

Dieser Vertrag wird vonseiten des Wirtschaftsministeriums und der Landesnahverkehrsgesellschaft als nicht mehr zulässig im Sinne der Beihilferegelungen der EU gesehen. Von daher sind das Wirtschaftsministerium, die LNVG sowie die Verbände GVN und VDV seit geraumer Zeit dabei, ein Vertragsmodell zu entwickeln, das den Anforderungen des Beihilferechts entspricht und nach Möglichkeit zu keinen größeren Verwerfungen innerhalb des Landes Niedersachsen führt.

Grundsätzlich handelt es sich bei den 45-a-Mitteln um Mittel aus dem Personenbeförderungsgesetz des Bundes, auf die die Verkehrsunternehmen einen Rechtsanspruch haben. Basis dieses Rechtsanspruchs sind die Ermittlung der durchschnittlichen Reiseweiten für den Transport von Schülern, Studenten und Auszubildenden auf der einen Seite sowie die Berücksichtigung von Sollkostensätzen und Einnahmen auf der anderen Seite. Aus diesen wesentlichen Faktoren, die im Rahmen eines umfangreichen wissenschaftlichen Verfahrens ermittelt werden müssten, setzt sich dann der jeweilige Anspruch des Verkehrsunternehmens zusammen. Die Größenordnung der Ausgleichszahlungen hat in den vergangenen Jahren im Land Niedersachsen 81 bis 85 Millionen Euro erreicht. Diese wurden an rund 150 bzw. 160 Verkehrsunternehmen geleistet.

Zur derzeitigen Situation: Nach dem Personenbeförderungsgesetz handelt es sich bei den Ausgleichszahlungen um einen Anspruch des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Dies muss auch in Zukunft zwingend beibehalten werden. Eine Auszahlung der 45-a-Gelder an die Aufgabenträger führt automatisch zu Differenzen in der Zuordnung, da der allgemeine ÖPNV in der Fläche bereits heute ganz wesentlich von den Ausgleichszahlungen profitiert.

Des Weiteren müssen die demografischen Entwicklungen insbesondere bei den Schülerzahlen Berücksichtigung finden, da es sonst zukünftig zunehmend Problemlagen in den von starken Schülerrückgängen betroffenen Gebieten wie z. B. Südostniedersachsen geben wird.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist die Ermittlung des aktuellen Sollkostensatzes. Hier erfolgte zuletzt eine Ermittlung auf Basis der Zahlen aus dem Jahr 1993. Es ist daher davon auszugehen, dass dieser Satz eine erhebliche Steigerung auf der Basis des Geschäftsjahres 2010 erfahren wird.

Weitere wesentliche Gesichtspunkte sind der Tatbestand der Konzentration z. B. der Schulstandorte sowie die Erweiterung der Unterrichtszeiten durch die Einführung von Ganztagschulen. Ziel einer neuen Regelung bei Ausgleichsleistungen muss zusammengefasst sein:

Erstens. Ausgleichszahlungen sind weiterhin an die Verkehrsunternehmen zu zahlen.

Zweitens. Basis der zukünftigen Zahlungen müssen die heute existierenden Regelungen sein, sodass es in Niedersachsen zu keinen Verwerfungen kommt.

Drittens. Berücksichtigt werden müssen die demografischen Entwicklungen im Schülerverkehr, die Veränderungen der Schulstandorte und Schulzeiten.

Viertens. Die im Jahr 2009 veranschlagten Ausgaben in Höhe von 85 Millionen Euro müssen Richtschnur für die zukünftige Höhe der Ausgleichszahlung bleiben.

Fünftens. Es bleibt zu überlegen, ob die zukünftige Regelung nach § 45 a des Personenbeförderungsgesetzes nicht durch die EU notifiziert werden sollte, um sie auch beihilfefest zu machen.

Meine Damen und Herren, selbst die Regierungsfractionen haben eingeräumt, dass unser Antrag den Sachverhalt richtig beschreibt und die richtigen Forderungen stellt.

Vor diesem Hintergrund finden wir es unverantwortlich, auf dem Rücken der Verkehrsunternehmen, der Kommunen, der Schülerinnen und Schüler sowie der übrigen Nutzer des ÖPNV einen gemeinsamen Beschluss zu verhindern, nur weil die Linke ihn mittragen möchte. Das verkennt die Realität, ist armselig, rückwärtsgewandt und zeugt von wenig Souveränität; nicht nur hier im Landtag.