



Kommunale Spitzenverbände Sachsen-Anhalt



Kommunale Spitzenverbände Sachsen-Anhalt

Herrn Staatssekretär
Dr. Sebastian Putz
Ministerium für Landesentwicklung
und Verkehr
Turmschanzenstraße 30
39114 Magdeburg

Städte- und Gemeindebund
Sternstraße 3
☒ Postfach 4009
39015 Magdeburg
☎ 0391/ 5924-300
Fax: 0391/ 5924-444
post@sgsa.info

Landkreistag
Albrechtstraße 7
☒ Postfach 3663
39011 Magdeburg
☎ 0391/ 56531-0
Fax: 0391/ 56531-90
verband@landkreistag-st.de

Gemeinsame Website
<http://www.kommunales-st.de>

Magdeburg, 8. Dezember 2020

Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Verkehren des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Bahn-Bus-Landesnetz Sachsen-Anhalt

Ihre E-Mail vom 2. November 2020

Sehr geehrter Herr Staatssekretär Dr. Putz,

wir bedanken uns für die Gelegenheit, zu dem o. g. Richtlinienentwurf Stellung nehmen zu können.

Nach dem vorangegangenen umfangreichen informellen Beteiligungsverfahren, in dem unsere Mitglieder als ÖPNV-Aufgabenträger, die Verkehrsunternehmen sowie die Verkehrsverbände und die Kommunalen Spitzenverbände einbezogen waren, sind einige Hinweise der Beteiligten in den aktuellen Entwurf eingeflossen.

Wir wenden uns mit dieser Stellungnahme an Sie mit der Bitte, die weiterhin von kommunaler Seite bestehenden Bedenken und Hinweise durch Änderung der Richtlinie zu berücksichtigen.

Im Einzelnen:

Zu 1.

Zuwendungszweck und Rechtsgrundlage

Die Förderung von Verkehrsleistungen im Bahn-Bus-Landesnetz steht gemäß § 8b Abs. 2 ÖPNVG LSA sowie der geplanten Richtlinien im Ermessen der Bewilligungsbehörde und erfolgt nach Maßgabe des Haushaltsplans. Ein Rechtsanspruch auf Gewährung der Zuwendungen besteht nicht.

Zur dauerhaften und verlässlichen finanziellen Absicherung des Bahn-Bus-Landesnetzes reicht diese grundsätzliche Förderbereitschaft aus Sicht der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen nicht aus, weil die Verkehrsleistungen im Bahn-Bus-Landesnetz langfristige vertragliche Bindungen sowie Investitions- und Betriebskosten auslösen.

Bei Aufnahme des Verkehrs im Landesnetz muss eine verbindliche Förderzusage getroffen werden, da ansonsten die Aufgabenträger die alleinige verkehrliche und finanzielle Verantwortung tragen.

Zur Herstellung finanzieller Planungssicherheit schlagen wir vor, mit den Aufgabenträgern langfristige Zuwendungsverträge abzuschließen, wenn die Verkehrsleistungen im Bahn-Bus-Landesnetz zwischen dem Land und den ÖPNV-Aufgabenträgern abgestimmt sind.

Zu 4.3.5

Die für den Zuwendungsempfänger tätigen Verkehrsunternehmen sind vom Aufgabenträger zu verpflichten, Störungen im Betriebsablauf „ohne schuldhaftes Verzögern“ per E-Mail an die NASA zu melden.

Störungen im Betriebsablauf (beispielsweise Unfälle oder Straßensperrungen) lösen im Betrieb erhebliche Managementaufgaben aus, so dass das unverzügliche Versenden von Nachrichten an die NASA kaum möglich sein dürfte. Dies ist nach unserer Einschätzung auch nicht nötig, da die Software „HIM-Störungsmanager“ die Vorfälle abbildet. Wir bitten Sie daher, die Worte „ohne schuldhaftes Verzögern“ zu streichen.

Zu 4.4.1

Die Vorgaben zur ausreichenden Anzahl an Sitzplätzen sowie zu Multifunktionsflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollatoren, Rollstühlen, schwerem Gepäck und Fahrrädern stellt erhebliche Anforderungen an die Beschaffenheit der Fahrzeuge. Vorgaben für Abstellflächen schränken die Zahl der möglichen Sitzplätze in den Bussen erheblich ein.

Die Fahrradmitnahme ist gegenüber der Aufnahme von Kinderwagen, Rollatoren und Rollstühlen nachrangig. Daher sollte die Möglichkeit außenseitig angebrachter Fahrradträger zugelassen werden, um auch hierfür ausreichende Kapazitäten vorhalten zu können.

Zu 4.4.2

Nach dieser Regelung ist vorgesehen, dass - sofern durch den Einsatz von Kneeling-Technologie eine stufenlose Zugänglichkeit hergestellt werden kann - diese auch einzusetzen ist.

Der Einsatz der Kneeling-Technologie benötigt beim Haltevorgang Zeit und verlängert die Reisezeit. Sie wird selbstverständlich dann eingesetzt, wenn in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkte Fahrgäste diese Einstiegshilfe benötigen. Eine generelle Verpflichtung zum Einsatz an jeder Haltestelle ist sachlich jedoch nicht geboten.

Wir schlagen deshalb vor, im letzten Satz der Ziffer 4.4.2 im 2. Halbsatz die Worte „bei Bedarf“ einzufügen.

Zu 4.4.6

Die Vorgaben der Buchstaben a. - d. sind grundsätzlich nachvollziehbar, lösen aber erhebliche Zusatzkosten aus. Dies bezieht sich nicht nur auf entsprechende Investitionen, sondern auch auf die Betriebskosten.

Wir schlagen hierzu folgende Änderungen vor:

- a. Es ist vorgesehen, dass die Polsterung der Sitzplätze und Lehnen einen „angenehmen Sitzkomfort“ für die Fahrgäste (bezogen auf Polsterdicke, ergonomische Formung) gewährleisten muss. Das Kriterium eines „gefühlten Sitzkomforts“ halten wir in einer Richtlinie für ungeeignet.

Statt des Wortes „angenehmen“ sollte deshalb das Wort „angemessenen“ eingefügt werden.

- b. Die Befestigung von Fahrrädern im Bus an den Halterungen des Fahrzeuges ist nachvollziehbar. Dass die Befestigung „mit einem handelsüblichen Fahrrad-schloss“ vorgeschrieben ist, sollte allerdings gestrichen werden. Diese Vorgabe kann sich nur an den Fahrgast, der das Rad mit seinem eigenen Schloss befestigt, und nicht an das Verkehrsunternehmen richten.
- d. Im Winter ist die Gewährleistung einer Fahrzeuginnentemperatur von 15° C nicht möglich, wenn das Fahrzeug aus dem Depot direkt in den Linienbetrieb fährt, da ein Vorheizen des Motors aus Umweltschutzgründen nicht zulässig ist. Wir bitten deshalb, diese Regelung wie folgt zu formulieren:

„Im Innenraum darf eine Temperatur von 15° C grundsätzlich nicht unterschritten werden (mit Ausnahme der Einstiegsbereiche und bei Betriebsbeginn).“

Zu 5.2

Bemessungsgrundlage

Gemessen an der seit 2010 festgelegten Basiszuwendung von 1,55 Euro/Fahrpunktkilometer ist die Zuwendungshöhe von 1,73 Euro nicht an die tatsächliche Kos-

tenentwicklung angepasst worden. Insbesondere wegen des Anstiegs der Personal- und Betriebskosten, der im Durchschnitt der vergangenen Jahre ca. 3,5 % betrug, müsste die Zuwendungshöhe - auch wegen der durch die Richtlinie deutlich ausweiteten Qualitätsanforderungen - statt bei 1,73 Euro bei rd. 2,00 Euro/Kilometer liegen.

Wegen weiter steigender Betriebskosten und dauerhaft zu erwartender Hygieneanforderungen sollte die Zuwendung zudem jährlich nicht um 1,8 % sondern um mindestens 3 % angehoben werden.

Zu 5.2.1

Die Richtlinie soll ab dem 1. Januar 2021 gelten. Bemessungsgrundlage für die Zuwendung sollen „die geleisteten Fahrplankilometer auf den zur Erfüllung des vereinbarten Angebotsumfangs erforderlichen zusätzlichen Fahrten (keine Anrechnung von Bestandskilometern)“ sein.

Diese Formulierung ist missverständlich, weil Bestandskilometer zum Inkrafttreten der Richtlinie so gemeint sein könnten, dass die bis 2020 gefahrenen Leistungen im Landesnetz ab 2021 nicht mehr gefördert werden.

Bestandskilometer sind nach unserem Verständnis aber die Fahrplankilometer, die vor der Einführung des Bus-Landesnetzes (2010) bereits gefahren wurden.

Wir bitten daher um eine Klarstellung, dass die bisher vereinbarten ÖSPV-Verkehre des Bahn-Bus-Landesnetzes und die zusätzlichen Fahrten (neue Leistungen) durchaus Gegenstand der Bemessungsgrundlage sind.

Zu 5.2.3

Zuwendungsempfänger/Verkehrsunternehmen sollen verpflichtet werden, Umwegfahrten, die sie nicht zu vertreten haben, unverzüglich der Bewilligungsbehörde zu melden.

Aufgrund der Häufigkeit von Umwegfahrten, die überwiegend durch Baustellen ausgelöst werden, müssen in den Landkreisen bis zu 100 Baustellenfahrpläne gemanagt werden. Die unverzügliche Meldung ist bei dem erheblichen Aufwand, Baustellenfahrpläne aufzustellen und umzusetzen, ein unzumutbarer und unnötiger Aufwand.

Es sollte ausreichen, wenn je Quartal oder halbjährlich entsprechende Mitteilungen an die NASA erfolgen.

Zu Anlage 3

Tabelle der reduzierenden Förderbeträge bei Nichteinhaltung der Qualitätsstandards

Die Gewährleistung der Beförderungsqualität im Bahn-Bus-Landesnetz ist ein originäres Anliegen der ÖPNV-Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen. Wir empfehlen deshalb, die Vorgaben zur Qualitätssicherung i. S. eines Bürokratieabbaus deutlich zu vereinfachen und die Höhe der Pönnen auf 20 % des Tagessatzes zu begrenzen.

Eine deutliche Reduzierung der Abzüge ist schon deshalb gerechtfertigt, weil die Leistung auf der Linie tatsächlich gefahren wurde, aber nur einzelne Qualitätsstandards nicht eingehalten wurden. Darüber hinaus darf die Pönale nicht dazu führen, dass sie die Tageseinnahmen auf der Linie übersteigen.

Es ist zudem nicht nachvollziehbar, warum die geplanten Kontrollen des Zuwendungsempfängers eine Woche vorher per E-Mail bei der Bewilligungsbehörde anzuzeigen sind. Ein einfacher Nachweis der Kontrollen mit Hinweisen auf festgestellte Mängel ist aus unserer Sicht völlig ausreichend.

Vor der Anwendung einer Pönale sollte das Verkehrsunternehmen neben der Anhörung zum festgestellten Mangel auch die Gelegenheit erhalten, diese abzustellen. Bei deren Behebung sollte von einer Strafzahlung abgesehen werden.

Für ein Gespräch stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Leindecker
Landesgeschäftsführer
Städte- und Gemeindebund
Sachsen-Anhalt



Heinz-Lothar Theel
Geschäftsführendes
Präsidialmitglied
Landkreistag Sachsen-Anhalt