

# Lobbyarbeit für den öffentlichen Verkehr - worauf kommt es an?

Lothar Ebbers, Pro Bahn NRW, Oberhausen, Deutschland

## 1 Wer bestimmt was im Nahverkehr?

Nahverkehrsinitiativen bilden sich fast ausnahmslos aufgrund örtlicher Probleme mit Bus und Bahn. Schon bald stellen die Aktiven fest, dass es inzwischen ein komplexes Netz von Zuständigkeiten und Finanzierungsströmen gibt, das den ÖPNV in der BRD steuert. Und sie finden heraus, dass es beim Fernverkehr völlig anders aussieht.

Am Beispiel des Landes NRW hier einmal eine Übersicht über die wichtigsten Zuständigkeiten und Akteure im Nahverkehr, insbesondere für Angebot und Tarif:

- Aufgabenträger für den SPNV:
  - 9 Zweckverbände
  - Agentur Nahverkehr NRW (gemeinsame GmbH der Zweckverbände und des Landes)
- Verkehrsunternehmen im SPNV:
  - DB Regio
  - 9 NE-Betriebe (öffentlich oder privat)
- Aufgabenträger im StPNV:
  - 54 Kreise und kreisfreie Städte, auf Antrag kreisangehörige Städte mit eigenem Nahverkehrsunternehmen
- Verkehrsunternehmen im StPNV:
  - ca. 50 (operativ tätige) kommunale Betriebe
  - 6 Bundesbusunternehmen mit Sitz in NRW (sowie einzelne Linien auswärtiger)
  - ca. 50-70 Privatunternehmen (als Konzessionsinhaber) vor allem im ländlichen Raum (überwiegend sehr klein)
  - einzelne Linien niederländischer und belgischer Unternehmen
- Zuständig für Gemeinschafts-/Verbundtarife:
  - 3 Verbundgesellschaften (Tarifhoheit beim Zweckverband)
  - 6 Verkehrsgemeinschaften (Tarifhoheit bei den Unternehmen)
  - NRW-Kompetenzcenter Tarif und Marketing (angesiedelt beim VRS)
- Zuständig für Aufsicht und Genehmigung, Regionalplanung und Aufstellung der GVFG-Landesprogramme:
  - 5 Bezirksregierungen mit Regionalräten

Man kann sich vorstellen, welche Zahl von Akteuren bei der Aufstellung von Fahrplänen, Änderungen der Linienführungen usw. zu berücksichtigen sind. Hier muss sich der Fahrgastvertreter einen Überblick verschaffen, welche Akteure auf der Planungs-/Verwaltungsebene, aber auch auf der politischen Ebene wichtig und für Anregungen zugänglich sind bzw. wer Informationen bereitstellt. Eine gesetzliche Verpflichtung, Fahrgastverbände z.B. bei der Aufstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne zu beteiligen, besteht bislang nicht, allerdings sind entsprechende politische Beschlüsse bei zahlreichen Aufgabenträgern gefasst worden.

Neben der gesetzlichen Zuständigkeit hat sich eine örtlich sehr unterschiedliche Praxis der ÖPNV-Steuerung herausgebildet. In vielen Großstädten geben die kommunalen Verkehrsbetriebe die Richtung vor, die dann von den Städten als Aufgabenträger umgesetzt werden. In anderen Städten gibt

es ein merkbare Spannungsverhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsbetrieb. Gemeinsam ist meist, dass die Kommunalpolitiker, die oft in Personalunion den Nahverkehrsplan der Stadt und den Etat des Verkehrsbetriebs beschließen, die allgemeinen Vorgaben, insbesondere finanzieller Art, festsetzen. Initiativen sollten mit allen Seiten, Verkehrsbetrieb, Aufgabenträger, Politiker aller Richtungen, Kontakte halten, um den tatsächlichen Handlungsspielraum vor Ort auszuloten. Kommunalpolitiker, auch der Opposition, vertreten zumeist die Position der Verwaltung. Gegensätzliche Meinungen müssen die Initiativen fundiert aufbauen. Und rechnen sie vor Ort auch mit den abwegigsten Argumentationen!

## 2 Im ÖPNV fließt viel Geld - aber woher wohin weswegen?

Bei Gesprächen mit den Akteuren spielt praktisch immer der Finanzrahmen für den ÖPNV eine Rolle. Nach ersten Gesprächen mit verschiedenen Akteuren wird der Fahrgastvertreter feststellen, dass die Finanzierungsbedingungen im ÖPNV recht kompliziert sind und sich von Stadt zu Stadt und von Land zu Land stark unterscheiden. Er bekommt Begriffe wie GVFG-förderfähig, Einnahmeaufteilungsvertrag, Querverbund oder Bestellerentgelte ebenso wie zugehörigen Paragraphen an den Kopf geworfen. Hier gibt es nur eine Lösung: Nicht den Kopf einziehen, sondern füllen: mit Fachwissen! Man muss damit rechnen, dass der Durchblick nicht in kurzer Zeit möglich ist. Gute Informationsquellen sind die öffentlichen Haushalte, die Geschäftsberichte der Verkehrsbetriebe, Zweckverbände und Verbundgesellschaften. Die zugrundeliegenden Gesetze und öffentlich-rechtlichen Verträge müssen ebenso recherchiert werden. Die Finanzierungsregelungen sind, auch aufgrund von Unwägbarkeiten der Umsetzung des EU-Rechts, ständigen Änderungen ausgesetzt. Diese können weitgehend verfolgt werden durch die Vorlagen der Beschlussgremien. Soweit diese im Internet nicht einsehbar sind, sollte auf die Gremien zugegangen werden, um Einsicht zu erhalten oder die Internetveröffentlichung zu erreichen.

Die wichtigsten Vorgaben für die örtliche ÖPNV-Finanzierung werden durch die Gesetzgebung des Bundes und der Länder gesetzt. Auch diese ist nicht dauerhaft fixiert. Hier ist kontinuierliche Lobbyarbeit der bundes- und landesweit tätigen Verbände von großer Bedeutung. Wenn es gelingt, Kontakte zu den Ministerien und Fraktionen im Verkehrsbereich aufzubauen, ist es oft auch möglich, in den Entscheidungsprozessen mitzureden, sei es durch Presseerklärungen, Zuschriften oder durch Teilnahme an parlamentarischen Anhörungen. Hierfür ist die genaue Kenntnis der bestehenden Gesetzes- und Haushaltslage und der geplanten Veränderungen notwendig.

## 3 Welche Argumente ziehen am ehesten?

Auf Bundes- und Landesebene werden oft sehr globale Entscheidungen getroffen. Aufschlussreich ist es, die finanziellen Auswirkungen geänderter Landesregelungen auf einzelne Gemeinden oder Verkehrsbetriebe umzurechnen. Nur mit solch konkreten Zahlenbeispielen können Politiker beeindruckt werden, nicht mit Schlagworten wie Vorrang für den ÖPNV. Wichtig ist ebenfalls, in der Argumentation sich nicht nur auf einen Punkt zu beschränken, sondern aufzuzeigen, dass man einen umfassenden Überblick besitzt.

Bei der Arbeit vor Ort ist es hilfreich, wenn die ÖPNV-Situation, insbesondere was Angebot und Finanzausstattung angeht, mit (tatsächlich vergleichbaren) Kommunen verglichen wird. Wichtige Kenngrößen hierbei sind z.B. Fahrzeug-Km/Einwohner und Ausgaben für den ÖPNV/Einwohner (hierbei müssen aber vor allem die versteckten Ausgaben wie Abdeckung durch Querverbund usw. mit eingerechnet werden). Nichts spornt Kommunalpolitiker mehr an als der Vergleich mit Nachbarstädten.

Verbesserungen im Angebot sind nur in seltensten Fällen eigenwirtschaftlich, d.h. indem die Mehrkosten durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden, möglich. Um glaubwürdig zu sein, müssen Fahrgastvertreter bereit sein, den Abbau wenig genutzter und nicht aus anderen Gründen wichtiger (z.B. Spätfahrten, Anschlussbindung) Angebote zu akzeptieren oder gar vorzuschlagen, wenn sie dafür Verbesserungen an anderer Stelle erreichen können (Kompensationsmasse). Eine Position, dass Fahrgastverbände nicht für Streichungen zuständig sind, ist wenig hilfreich und bietet kaum die Möglichkeit, als ernsthafter Gesprächspartner von den politischen Akteuren akzeptiert zu werden.

## 4 Wichtige Strategien für die Verbandsarbeit

Die Bedeutung von Bundes- und Landespolitik für den örtlichen ÖPNV bedingt die vernetzte Arbeit der Initiativen auf den verschiedenen Ebenen. Hier gilt es, ein Netzwerk von Aktiven sowohl in inhaltlicher als auch geographischer Hinsicht zu spinnen. Nur so ist ehrenamtlich eine inhaltlich professionelle Arbeit möglich.

Für die Wirkung in der Öffentlichkeit ist die Pressearbeit von herausragender Bedeutung. Prüfen Sie, wie Presseerklärungen veröffentlicht werden. Nicht derjenige Journalist ist am besten, der den Text ungekürzt wiedergibt, sondern der, der zu der Angelegenheit noch weiter recherchiert: er interessiert sich für das Thema und lässt sich eher wieder mit neuen Informationen ansprechen. Wichtig ist, für Rückfragen gut erreichbar zu sein. Wenn erst einmal ein guter Kontakt aufgebaut ist, können bzw. müssen Sie jederzeit mit Journalistenanfragen rechnen. Im Gespräch können wesentlich mehr Fakten und Hintergründe dargestellt werden als in einer Presseerklärung. Wenn Sie nicht genau Bescheid wissen, ruhig an besser informierte Kollegen verweisen. Wichtig ist auch, nicht nur ein Thema zu besetzen, aber auch nicht bei jeder Frage zum Rundumschlag auszuholen. Dosieren und diplomatisch bleiben, insbesondere keine persönlichen Angriffe!

Wenn Sie dank guter Kontakte an interne Informationen kommen, behandeln Sie diese unbedingt vertraulich. Eine Weitergabe an die Presse oder die Publizierung über (auch interne) Internetforen kann die Quelle der Informationen schnell versiegen lassen und die Einflussmöglichkeiten Ihrer Initiative zerstören.