

Neufassung ÖPNVG NRW

Fragenkatalog
Gesetzesentwurf der Landesregierung, Drucksache 16 / 57
am 1. Oktober 2012, ab 13 Uhr, Raum E 3 - D 01

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/102

Alle Abg

Sehr geehrter Herr Holler,
sehr geehrte Damen und Herren,

in Vorbereitung der Anhörung, vorgesehen für den 01.10.2012 dürfen zu dem übersandten Fragenkatalog wie folgt antworten:

1. Kann seitens BOGESTRA AG nicht beantwortet werden.
2. Die Aufnahme eines qualitativ hochwertigen SPNV-Angebotes, hier RRR, ist sinnvoll. Eine derartige Priorisierung bedarf der engen Abstimmung im Zweckverband in seiner Funktion des SPNV Aufgabenträgers. Die Auswirkungen auf die übrigen ÖPNV-Verkehrsträger im kommunalen und schienengebundenen ÖPNV sollten in die Überlegungen einfließen.
3. Grundsätzlich ja.
4. Es ist darauf zu achten, dass es mit der Festschreibung des RRR nicht zu Engpässen bei der Finanzierung anderer, insbesondere bereits begonnener oder planerisch abgeschlossener Projekte kommt.
5. Keine Angabe möglich.
6. Grundsätzlich ja.
7. Beantwortung durch VRR sinnvoll
8. Unter Berücksichtigung, dass Investitionen und Sanierungsarbeiten im Bestand gegenwärtig keinen Förderzugang genießen und im Bereich des schienengebundenen ÖPNV ein erheblicher Sanierungsstau vorhanden ist (Vergleiche VDV-Studie zum Reinvestitionsbedarf im schienengebundenen ÖSPV – Volumen 1,23 Mrd € für NRW) erachten wir die Mittel nicht für ausreichend.
9. Die finanzielle Ausstattung wird als nicht auskömmlich erachtet.
10. Der Ausbildungsverkehr hat bereits eine Stärkung erfahren. Das Sozialticket wurde in das Regelsortiment im VRR/VGN aufgenommen. Dies wäre ohne Bereitstellung von Landesmitteln nicht möglich. Eine jährliche Dynamisierung ist in Erwägung zu ziehen.
11. Keine Antwort möglich.
12. Keine Angabe möglich.
13. Weitestgehend ja .
14. Mit Frage 13 bereits beantwortet.
15. Ja.
16. Ja, sofern bei diesen Kostendiskussionen auch die indirekten Kosten der verschiedenen Verkehrsträger im Zusammenspiel mit dem Individualverkehr berücksichtigt würden.
17. Die Erhöhung der Mittel für den SPNV sollte nicht zu Lasten der Finanzausstattung im ÖPNV erfolgen. Eine Sicherstellung der zeitnahen Finanzierung insbesondere bereits begonnener bzw. planfestgestellter Projekte ist unverzichtbar.
18. Nein.
19. Innerhalb des Regelungsbereichs des ÖPNVG NW ist kein Potential erkennbar, welches die Umschichtung von Mitteln kompensieren könnte.
20. Erscheint kontraproduktiv; die Kommunen sind nicht in der Lage weitere Beiträge für die ihnen obliegenden ÖPNV-Leistungen zu übernehmen. Leistungskürzungen im SPNV können von dieser Stelle nicht detailliert beurteilt werden.

21. Der Investitions- und Reinvestitionsbedarf ergibt sich aus der bereits genannten Aufstellung der VDV-Studie zum Reinvestitionsbedarf im schienengebundenen ÖSPV.
22. Wird ein weiterer Ausbau der Barrierefreiheit vorangetrieben und ausreichend finanziert, erscheint dies als angemessen und hat aufgrund der demographischen Entwicklung eine hohe Relevanz. Die Zielsetzung der Gewährleistung von Barrierefreiheit bis 2022 geht mit dem aktuellen Kompromissentwurf zum PBefG auf Ebene der verkehrspolitischen Sprecher von CDU, FDP, SPD und Bündnis 90/die Grünen konform.
23. Gegenwärtig keine vollständige Angabe möglich.
24. Betriebliche Einsparungen in nennenswertem Umfang werden eher nicht zu realisieren sein.
25. Keine belastbare Angabe möglich. Im Hinblick auf Busverkehre erscheint die Fragestellung der reinen Elektromobilität im Busbereich gegenwärtig vor dem Hintergrund des Fehlens bezahlbarer betrieblich einsetzbarer Fahrzeuge als noch keine Option.
26. Festlegung der Schlüsselung von Pauschalen durch Rechtsverordnung erscheint bei entsprechender Beteiligung sinnvoll.
27. Erscheint im Hinblick auf die Verkürzung von Verfahren sinnvoll.
28. Antwort durch VRR sinnvoll.
29. Antwort durch VRR sinnvoll.
30. Antwort durch VRR sinnvoll.
31. Antwort durch VRR sinnvoll.
32. Antwort durch VRR sinnvoll.
33. Die neue Schlüsselung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 mit dem Schwerpunkt auf den Bemessungsfaktor Betriebsleistung erscheint sachgerecht.
34. Die Erhöhung des Höchstfördersatzes bis hin zur Vollfinanzierung von Maßnahmen wird im Hinblick auf die angespannte Finanzlage der Unternehmen bzw. der Aufgabenträger begrüßt. Anzumerken ist, dass jedoch im Verbundraum des VRR gleichzeitig das Fördervolumen insgesamt überproportional schrumpft, so dass bereits planfestgestellte und/oder genehmigte Projekte vorrangig zu berücksichtigen sind.
35. Die Verlagerung von Finanzierungsmitteln innerhalb des Regelungsbereichs des ÖPNVG NRW wird nachteilige Auswirkungen auf den kommunalen ÖPNV haben.
36. Ein Verzicht auf Co-Finanzierung des Bundes würde den ÖPNV in NRW nachhaltig schädigen.
37. Die Bereitstellung von Entflechtungsmitteln des Bundes ist, auch für den Zeitraum nach 2013 zumindest auf bisheriger Höhe unter Beibehaltung der Zweckbestimmung unverzichtbar. Das Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz NRW (EMZG NRW) belegt den Bedarf für Nordrhein Westfalen.
38. Es besteht Hinwirkungspflicht auf Bildung eines Gemeinschaftstarifes je Nahverkehrsraum. Dies wurde im VRR mit der VGN-Tarifharmonisierung zum 01.01.2012 erfolgreich – auch ohne Landesdruck – umgesetzt.
39. Die Erforderlichkeit landeseinheitlicher Tarife ist nach Kundenbedürfnissen und Produktgruppen zu differenzieren. Unbestritten ist bei Semestertickets ein landesweit einheitlicher Tarif zweckmäßig und zielgruppengerecht. Bei erfolgreich eingeführten, verbundeinheitlichen Tarifprodukten mit hoher Marktrelevanz (z.B. SchokoTicket) ist die Zweckmäßigkeit landeseinheitlicher Tarife eher anderweitig zu betrachten.
40. Antwort durch VRR sinnvoll.
41. Antwort durch VRR sinnvoll.
42. Zweckmäßiger wäre, wie an anderer Stelle des Gesetzes praktiziert, eine Festlegung der Beträge durch Rechtsverordnung und der damit verbundenen Möglichkeiten diese bedarfsgerecht anzupassen.
43. Keine Antwort möglich.
44. Antwort durch VRR sinnvoll.
45. Sofern Mindeststandards landesweit festgelegt werden sollen, sollten ebenfalls die finanziellen Fragen der Festlegung betrachtet und beantwortet werden. Unternehmensübergreifende Themen wie beispielsweise das KÖR-

- Pünktlichkeitsversprechen, KÖR-einheitlicher NRW Bus oder EFM sind positive praxiserprobte Beispiele.
46. Antwort durch VRR für Kundenrechte +-garantien sinnvoll, einheitliche Beförderungsbedingungen bereits realisiert.
 47. Keine Antwort möglich.
 48. Antwort durch VRR sinnvoll.
 49. Die Neufassung die Verteilung durch Rechtsverordnung wird nicht als kritisch angesehen.
 50. Antwort durch VRR sinnvoll.
 51. Antwort durch VRR sinnvoll. Generell können Gesetzesänderungen mit finanziellen Auswirkungen, die zudem rückwirkend Geltung entfalten, neben dem Abwicklungsaufwand mit Verwerfungen bei den Unternehmen hervorrufen.
 52. Die Kriterien zur Neuformulierung hatten den unter anderem den Hintergrund möglichst geringe Verwerfungen zu erzeugen. Für den Bereich des VRR führt die Gewichtung zu sachgerechten Ergebnissen.
 53. Die Kürzung der Investitionsförderung hat zur Folge, dass bereits begonnene oder planfestgestellte Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV entweder nicht oder auf der Zeitachse nicht auskömmlich finanziert werden können.
 54. Bereits beantwortet.
 55. Bereits beantwortet.
 56. Bereits beantwortet.
 57. Antwort durch VRR sinnvoll.
 58. Die Folgen der demographischen Entwicklung sind ebenfalls im städtischen Raum beispielsweise im Ruhrgebiet zu verzeichnen. Eine Betrachtung lediglich des ländlichen Raumes erscheint daher nicht umfassend.
 59. Die Auswirkungen treten bei den Verkehrsunternehmen-, Zweckverbänden und den Aufgabenträgern ein.
 60. Soweit die Verfahren entsprechend angepasst werden, sollte die Planung von Infrastrukturmaßnahmen in kürzeren Zeitabständen erfolgen können.