

Städtetag Nordrhein-Westfalen · Gereonstraße 18 - 32 · 50670 Köln

Frau Präsidentin
des Landtages NRW
Carina Gödecke, MdL
Landtag NRW
Postfach 10 11 43
40002 Düsseldorf

per E-Mail: anhoerung@landtag.nrw.de

Stichwort: "ÖPNVG - Anhörung A02 – 01.10.2012"

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/111

Alle Abg

Gereonshaus
Gereonstraße 18 - 32
50670 Köln

27.09.2012

Telefon +49 221 3771-0
Durchwahl 3771-520
Telefax +49 221 3771-509

E-Mail

thomas.kiel@staedtetag.de

Bearbeitet von
Thomas Kiel

Aktenzeichen
66.05.09N

Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Hier: Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 01.10.2012

Sehr geehrte Frau Gödecke,
sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit zum Änderungsgesetz des ÖPNVG NRW anhand des uns übersandten Fragenkataloges Stellung nehmen zu können. Hiervon möchten wir gerne Gebrauch machen, wobei wir uns auf die unmittelbar kommunalrelevanten Aspekte des Fragenkatalogs und der vorgesehenen gesetzlichen Bestimmungen konzentrieren:

Einleitung

Der Städtetag Nordrhein-Westfalen misst der Planung, Organisation, Finanzierung und Sicherstellung des ÖPNV herausragende Bedeutung zu. Der Gesetzentwurf sieht insbesondere Neuregelungen bei der Förderung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs durch Neuregelung der ÖPNV- und SPNV-Pauschalen vor. Als Aufgabenträger des ÖPNV sind die Städte von den gesetzlichen Änderungen unmittelbar in ihrem Aufgabenbereich berührt. Darüber hinaus ist die Sicherstellung des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV) entscheidend für Mobilität und Standortqualität der Städte.

Für die Sicherstellung des ÖPNV kommt den Zuweisungen des Landes für Investitionen der Gemeinden und Gemeindeverbände, der Zweckverbände und der öffentlichen Unternehmen besondere Bedeutung zu. Eine dauerhafte Absenkung der pauschalierten Investitionsförderung in Höhe von 30 Mio. € in § 12 Absatz 1 ÖPNVG lehnt der Vorstand des Städtetages NRW ab und ersucht die Landesregierung, alternative Lösungen zur Deckung der Defizite im SPNV vorzulegen.

Gemeinsam mit den anderen kommunalen Spitzenverbänden in NRW halten wir es ferner aus verkehrspolitischen und fiskalpolitischen Grundsätzen für geboten, sämtliche Mittelfestset-

zungen und auch die Verteilschlüssel für die verschiedenen Mittelzuwendungen im ÖPNVG NRW ausdrücklich im Gesetz selbst zu regeln. Dies hat für die betroffenen Aufgabenträger die Vorteile einer hohen, mehrjährigen Verlässlichkeit, einer Bildung der Verteilschlüssel in einem transparenten, parlamentarischen Verfahren sowie schließlich einer hohen Sicherheit gegenüber potenziellen kurzfristigen Zugriffen auf die Zuweisungen aus verkehrsfremden Erwägungen. Aus unserer Sicht liegt dem ÖPNVG NRW mit seiner gesetzlichen Festlegung des Gesamtförderbetrags und der jeweiligen Einzelaufteilung unter den Aufgabenträgern ein beispielgebender Ansatz zugrunde. Deshalb sehen wir es sehr kritisch, wenn nach § 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW die Mittelverteilung nicht mehr im Gesetz selbst vorgenommen wird, sondern über eine Verordnung erfolgen soll.

Die Förderpauschale für die einzelnen Aufgabenträger wird nach den Parametern Betriebsleistungen (90%), Einwohner (9%) und Flächengröße 1% neu berechnet. Die Gewichtung der einzelnen Parameter sowie die Einbeziehung von bedarfsgesteuerten Verkehren führen jedoch teilweise zu geringeren Zuweisungen bei einzelnen Aufgabenträgern. Wir schlagen daher vor, die ÖPNV-Pauschale in § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW neu zu gewichten und gerecht aufzuschlüsseln. Hierfür müssen alle detaillierten Berechnungen sowie die Annahmen für die Einbeziehung der bedarfsgesteuerten Verkehre offen gelegt werden.

Schließlich möchten wir darauf hinweisen, dass es vor dem Hintergrund des demografischen Wandels in weiten Teilen Nordrhein-Westfalens (sowohl im kreisangehörigen Raum als auch in vielen Großstädten) unerlässlich ist, die kommunalen Aufgabenträger sowohl im SPNV als auch im straßengebundenen ÖPNV zu stärken. Nur die kommunale Ebene kann sinnvoll entscheiden, welche Verkehre, in welchem Umfang und mit welchen verkehrlichen Instrumenten im Hinblick auf demografische Veränderungen angepasst werden müssen. Aus diesem Grunde erachten wir eine möglichst starke Stellung der kommunalen Aufgabenträger sowohl im SPNV als auch im straßengebundenen ÖPNV dauerhaft für wichtig. Wir würden begrüßen, wenn der Landtag dies bei seinen Entscheidungen über die Fortentwicklung des ÖPNVG NRW umfassend berücksichtigen würde.

II. Zu den Einzelfragen des Fragenkataloges

1. Halten Sie die Erweiterung des Anwendungsbereichs des ÖPNVÄndG auf Seilbahnen für sinnvoll und in welchen Regionen für denkbar?

Für den ÖPNV konzipierte Seilbahnen können in geeigneten städtischen Lagen (z. B. Fluss, Hang, Bahnanlage) Funktionen im ÖPNV übernehmen können. Da es in der Region konkrete Überlegungen zu einer Einführung gibt (im Nahverkehrsplan der Stadt Bonn enthalten, in Köln diskutiert) und sich die Systeme in der Praxis bewährt haben (z.B. Buga Koblenz), kann über eine Einbeziehung in den Anwendungsbereich des ÖPNVG nachgedacht werden. Die Anwendbarkeit des ÖPNVG sollte von der Aufnahme der Seilbahn im Nahverkehrsplan abhängig gemacht werden.

2. Halten Sie die Aufnahme des RRX als konkretes Projekt in das ÖPNVÄndG für sinnvoll und welche quantitativen, qualitativen und finanziellen Auswirkungen hat die Aufnahme des Rhein-Ruhr-Express in die Grundsätze in § 2a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen im Hinblick auf Bestand und Weiterentwicklung des übrigen ÖPNV?
3. Ist sie geeignet, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an den derzeitigen Schwachstellen voranzutreiben?

4. Kann es Ihrer Meinung nach durch die Festschreibung des RRX bei anderen SPNV/ÖPNV-Projekten zu Finanzierungsengpässen kommen?

Zu 2.-4.:

Mit der Einfügung eines § 2 Absatz 2a unterstreicht das Land die besondere Bedeutung des Infrastrukturausbaus für den Rhein-Ruhr-Express (RRX). Die landesweite Bedeutung dieses Projektes wird geteilt, gleichwohl wird die Aufnahme von politischen Prioritäten in ein Landesgesetz als problematisch angesehen. Ohne eine gesonderte haushalterische Absicherung des RRX-Projektes wird die Finanzierung zu Lasten der übrigen SPNV-/ ÖPNV-Projekte erfolgen und damit das Verkehrsangebot qualitativ und quantitativ nachteilig beeinflussen.

Problematisch ist dabei insbesondere die Konzentration allein auf den Streckenabschnitt Dortmund – Köln. Dieser umfasst nicht alle derzeitigen Schwachstellen. Die gesetzliche Fokussierung birgt zudem die Gefahr, dass die dringend erforderlichen Untersuchungen zum Ausbau der unmittelbar anschließenden Schienenstrecke Dortmund – Hamm sowie zum Ausbau des Bahnknotens Hamm nicht mit der notwendigen Priorität behandelt und die dringend erforderliche Durchbindung in die anderen Landesteile nicht mit dem erforderlichen Vorrang vorangetrieben werden. Das Gesetz sollte daher auf die vorgesehene Nennung des RRX verzichten. Finanzierungsengpässe bei anderen Projekten sind vorprogrammiert, wenn die Finanzierung nicht durch gesonderte Haushaltsmittel gesichert wird, da die Finanzierung des RRX innerhalb des genannten Streckenabschnitts damit gesetzlichen Vorrang genösse. Der RRX sollte aus dem Gesetzestext herausgenommen und explizit in das SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse aufgenommen werden.

Hilfsweise sollte nicht zwischen dem Streckenabschnitt Dortmund – Köln und den anderen Strecken des RRX-Netzes unterschieden, sondern das Interesse des Landes an einem zeitgemäßen Zustand des gesamten, vom RRX befahrenen Schienennetzes unterstrichen werden.

5. Welche Planungen für das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG bestehen für den Zeitpunkt nach Inbetriebnahme des RRX und welche Auswirkungen sind hierauf auf den SPNV zu erwarten

Die Fragestellung richtet sich an die Deutsche Bahn AG.

6. Ist aus Ihrer Sicht die Verteilung finanzieller Mittel zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen - u. a. für die Einführung des RRX - geeignet?
7. Welche Änderungen am bisherigen Regionalexpress-, Regionalbahn und S-Bahn-Netz in Nordrhein-Westfalen hinsichtlich Reisezeiten und Bedienungshäufigkeit wären geeignet, die Fahrgastzahlen im SPNV zu erhöhen und somit einen Beitrag zur Erreichung der nordrhein-westfälischen Klimaschutzziele zu leisten und welche finanziellen Konsequenzen würden sich hieraus ergeben?
8. Halten Sie die finanziellen Mittel für ausreichend, um wichtige Investitionen und nötige Sanierungsarbeiten im Bestand vorzunehmen, die für den langfristigen Weiterbetrieb der Strecken erforderlich sind?

Zu 6. und 8.: Die Verteilung der finanziellen Mittel erfolgt auf Grundlage des Haushaltsplans. Aus dem Haushaltsentwurf 2012 geht hervor, dass keine gesonderten Kosten für den RRX ausgewiesen und die Planungskosten des RRX aus einem übergreifenden Haushaltstitel zu decken sind. Ferner ist zwischen dem Investitionsbedarf in die Infrastruktur und den Finanzbedarf für den Betrieb zu unterscheiden. In beiden Bereichen ist der RRX im Haushaltsplanentwurf 2012 bisher nicht berücksichtigt. Zur Beseitigung von Infrastrukturengpässen im

Knoten Köln bedarf es zusätzlicher Mittel für durch den SPNV-Aufgabenträger geförderte Investitionen (§ 12), welche bisher nicht durch den Bund und das Land NRW (§ 13) gedeckte Mittel ergänzen. Ferner ist insbesondere die Kürzung der Investitionspauschale nach § 12 ÖPNVG kontraproduktiv, da hieraus in erheblichem Umfang Erneuerungsinvestitionen der Städte für Anlagen und Brücken in ihrer Unterhaltungslast getätigt werden. Die Verteilung der SPNV-Pauschale ist bisher nur bis 2015 festgelegt. Bei gleichem Mittelvolumen ist zu erwarten, dass sich die Engpassbeseitigung weiter verzögert und nicht kurzfristig und mit der nötigen Priorität vorangetrieben werden kann. Investitionen in die Infrastruktur im SPNV und Mittel zur Beseitigung von Engpässen in den Fahrwegen sind nach den Grundsätzen der Bahnreform vom Bund zu tragen. Es sollte daher vom Land NRW auf den Bund und die Deutsche Bahn AG eingewirkt werden, um die investiven Voraussetzungen für die erforderliche kurzfristige Beseitigung der infrastrukturelle Probleme zu schaffen.

Zu 7.: Um die Attraktivität und die Fahrgastzahlen zu erhöhen und damit die städtischen Ziele eines Vorrangs des klimagerechten Umweltverbunds zu fördern, halten wir insbesondere eine einheitliche landesweite Vernetzung von RE, RB und S-Bahn-Netz nach Möglichkeit in Abstimmung mit den Fernbahnverbindungen für notwendig. Um weiter erwarteten Nachfragesteigerungen gerecht zu werden, bedarf es einer kontinuierlichen Ausweitung insbesondere der Ballungsraumverkehre, um diese Nachfragemengen im Umweltverbund bzw. im klimaschonenden System S-Bahn und Regionalverkehr aufnehmen und eine entsprechende Reduzierung des MIV erreichen zu können. Dies bedeutet insbesondere Taktverdichtung und Ausbau des S- und Regionalverkehrs.

9. Wie beurteilen Sie die finanzielle Ausstattung vor dem Hintergrund, den Personenverkehr in NRW weiterzuentwickeln und das ÖPNV-Angebot zu verbessern?

Wir begrüßen grundsätzlich, dass die finanzielle Ausstattung des ÖPNV nominal in Summe verbessert worden ist und die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel für einen Teil der Kostenpositionen hilft, reale Kostensteigerungen aufzufangen. Es bedarf insbesondere für den Ausbau und den Betrieb eines bedarfsgerechten und attraktiven regionalen Taktverkehrs durch ein verbessertes SPNV-Angebot - einschließlich des Projektes RRX - zusätzlicher Finanzmittel, um eine veränderte Verkehrsmittelwahl zum Umweltverbund entsprechend der Fragestellung zu Ziffer 7 zu unterstützen

10. Halten Sie es für sinnvoll, zusätzliche Landesmittel im Wesentlichen für den Ausbildungsverkehr und Sozialtickets bereitzustellen? Müssten ergänzend weitere Landesmittel bereitgestellt werden?

Nein. Wir hätten es als zweckmäßiger angesehen, den pauschalen Finanzierungsansatz über die bestehenden drei Säulen der Finanzierung zu stärken, nämlich die Finanzierung nach § 11 Abs. 1, Abs. 2 und § 11a ÖPNVG NRW. Sonderfinanzierungen machen nur dort Sinn, wo sie den Verkehrshaushalt und die kommunalen Haushalte entlasten.

11. Haben Sie Vorschläge zur etwaigen Gegenfinanzierung bzw. Einnahme weiterer finanzieller Mittel? Müssten dazu gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen oder geändert werden?

Eine von der Verkehrsministerkonferenz eingesetzte Kommission zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung berät zurzeit Möglichkeiten einer stärkeren Nutzerfinanzierung. Dazu zählen auch Beispiele aus anderen Ländern wie eine Nahverkehrsabgabe. Erörtert wird auch eine verstärkte Einbeziehung des motorisierten Individualverkehrs („Verkehr finanziert Verkehr“). Für die Erhebung zusätzlicher Sonderabgaben, die streng zweckgebunden ausge-

geben und den Aufgabenträgern zu gute kommen müssten, sind gesetzliche Ermächtigungsvorschriften notwendig. Sie sollten als letzter Schritt folgen, wenn Möglichkeiten der Steuerfinanzierung über Bund und Länder völlig ausgeschöpft sind.

Es wird ferner angeregt, in Verhandlungen mit dem Bund die Mittel aus GVFG-Großvorhaben über 2019 hinaus zu sichern, die Zuweisungen des Bundes im Rahmen des Entflechtungsgesetzes in der Zweckbindung Verkehr über 2014 hinaus festzuschreiben und für den investiven Bereich wie bereits im Regionalisierungsgesetz eine Dynamisierung der Mittel festzuschreiben.

12. Wie bewerten Sie die Aussagekraft der Prognosen, auf denen der finanzielle Bedarf bestimmter Strecken und Gebiete aufbaut? Reicht die bestehende Datenlage der (amtlichen) Statistik für gesicherte Prognosen aus? Was müsste man ggf. berücksichtigen, um die Prognosemodelle zu verbessern?
13. Zur Gewichtung einer Betriebsleistung zur Ermittlung der Förderpauschalen: Haben sich aus Ihrer Sicht die Faktoren für die kapazitäts- und qualitätsbezogene Gewichtung bewährt?
14. Wenn nicht oder nicht ausreichend: Fehlt es an weiteren Anreizen, um den Kapazitätsausbau zu stärken und die Qualität zu verbessern?
15. Halten Sie die Ausgestaltung des Gesetzes generell für geeignet, den öffentlichen Personenverkehr gegenüber anderen Verkehrsträgern zu fördern und die Attraktivität sukzessive für eine größere Anzahl an Nutzern zu steigern?

Zu 12. bis 15: Die Förderpauschale nach § 11 ÖPNVG für die einzelnen Aufgabenträger wird nach den Parametern Betriebsleistungen (90%), Einwohner (9%) und Flächengröße (1%) neu berechnet. Die Methodik zur Ermittlung der Förderpauschalen ist nicht offengelegt und die detaillierten Berechnungen sowie die Annahmen für die Einbeziehung der bedarfsgesteuerten Verkehre liegen nicht vor. Es kann daher nicht nachvollzogen werden, ob die Neugewichtung der einzelnen Parameter sachgerecht umgesetzt ist. Die Gewichtung der einzelnen Parameter sowie die Einbeziehung von bedarfsgesteuerten Verkehren führen teilweise zu geringeren Zuweisungen bei einzelnen Aufgabenträgern. Wir regen daher an, die detaillierten Berechnungen sowie die zugrundeliegenden Annahmen zur Nachvollziehbarkeit und Beurteilung von Seiten der zuständigen Aufgabenträger offen zu legen. Als Anreiz zur Qualitätsverbesserung und zum Kapazitätsausbau sollten Aufgabenträger von den eigenen Erfolgen einer wirtschaftlichen Ausschreibung von Verkehrsleistungen profitieren können, um diese Erfolge wieder in die Verbesserung und Ausweitung der Angebote reinvestieren zu können

16. Wäre es aus Ihrer Sicht sinnvoll, bei Kostendiskussionen auch die indirekten Kosten (wie Umweltschäden, CO₂-Emissionen, Lärmemissionen, Flächenverbrauch) verschiedener Verkehrsträger zu berücksichtigen?

Ja.

17. Wie beurteilen Sie die mit der Revision vorgenommene Erhöhung der Mittel für den SPNV?

Die Erhöhung der Mittel ist für die Durchführung der Verkehrsverträge erforderlich. Planungs- und Finanzierungssicherheit ist über das Jahr 2015 hinaus erforderlich, aber weder der Höhe nach, noch durch gesetzlich verankerte Absicherung über das ÖPNVG gegeben. In NRW ist die finanzielle Ausstattung des SPNV bezogen auf die Einwohnerzahl nach wie vor

bundesweit betrachtet unterdurchschnittlich, so dass eine Erhöhung dieser Mittel verkehrspolitisch geboten ist.

18. Halten Sie die zur Gegenfinanzierung des Mehrbedarfs im SPNV vorgesehene Kürzung der Investitionspauschale für vertretbar?

Nein. Eine dauerhafte Absenkung der pauschalierten Investitionsförderung in Höhe von 30 Mio. € in § 12 Absatz 1 ÖPNVG lehnt der Vorstand des Städtetages NRW ab und ersucht die Landesregierung, alternative Lösungen zur Deckung der Defizite im SPNV vorzulegen. Der Entwurf sieht finanziell im Kern eine Umschichtung von Mitteln aus der pauschalierten Investitionsförderung (§ 12 ÖPNVG) in die SPNV-Pauschale (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG) vor. Die Investitionsförderung wird dazu von 150 auf 120 Mio. € jährlich abgesenkt. Eine solche einschneidende Unterdeckung der Investitionsmittel ist nicht zu verantworten. Durch eine Kürzung von 30 Mio. Euro jährlich entsteht bei Abschreibungszeiträumen von >20 Jahren eine Investitionsdefizit von 0,6 Mrd. Euro in einem insgesamt bereits überaus defizitären Bereich. Aus dem vorliegenden Haushaltsplanentwurf 2012 wird deutlich, dass es dadurch zu einem Mittelabfluss aus dem für die Städte nähräumlich besonders wichtigen straßengebundenen ÖPNV kommt.

Das MBWSV hat im Schreiben zur Beteiligung einer entsprechenden Verordnung darauf hingewiesen, dass der erhöhte Bedarf an SPNV-Betriebsmitteln womöglich geringer ausfalle und die Pauschalbeträge insofern wieder korrigiert und die Investitionsmittel entsprechend aufgestockt werden könnten. Diese Ausführungen halten wir angesichts der Haushaltssituation des Landes und der Einsparziele für wenig realistisch. Die Kürzung eines gesetzlichen Mindestbetrages ist nicht revidierbar.

Für den Fall, dass keine andere realistische Gegenfinanzierungsmöglichkeit besteht, sollte wenn überhaupt, dann nur eine Notbeleihung (z.B. durch befristetes Gesetz oder VO-Ermächtigung) für die bereits laufenden/zurückliegenden Haushaltsjahre 2011 und 2012 eine max. 10 %-ige Kürzung gegenüber der gesetzlichen Mindestsumme von 150 Mio. Euro zugelassen werden, im Übrigen der gesetzliche Mindestbetrag aber unangetastet bleiben.

19. Wenn nein: Wie sollte eine weniger starke Umschichtung von Mitteln aus der Investitionspauschale gegenfinanziert werden?

Vgl. zu Frage 11

20. Über Kommunalumlagen oder welche Leistungseinschränkungen im SPNV?

Die kommunale Ebene ist in der Regel nicht in der Lage, finanzielle Risiken aus Vorgaben des Landes zum SPNV-Betrieb zu übernehmen.

21. Welcher Investitions- und Reinvestitionsbedarf besteht im ÖPNV in den nächsten Jahren?

Wir verweisen hierzu auf einer Studie im Auftrag des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen, des Deutschen Städtetages und beteiligter Bundesländer aus dem Jahr 2011 zum bundesweiten Finanzierungsbedarf bis 2025. Der VDV hat – unter Beteiligung der Städte – 2012 eine detaillierte Auswertung für das Land NRW vorgelegt (Abschlussbericht der Infra-plan GmbH, München vom 28.08.2012). Danach ergibt sich ein Reinvestitionsbedarf von insgesamt 0,74 Mrd. Euro bei den Kommunen und 2,63 Mrd. Euro bei den Verkehrsunternehmen für Verkehrsanlagen. Zu beachten ist, dass verschiedene große Städte die Baulast-

trägerschaft für Tunnelstrecken inne haben. Allein für den schienengebundenen ÖSPV besteht ein kommunaler jährlicher Investitionsbedarf von kurz- und mittelfristig 39,9 Mio Euro jährlich. Alle Erhebungen zeigen für die nächsten Jahre einen erheblichen Investitionsbedarf auf.

Für das Gebiet des NVR liegt darüber hinaus eine Studie zum Bahnknoten Köln mit einem Vorschlag von 15 Maßnahmen vor, die alleine für den SPNV einen Investitionsbedarf von ca. 1,5 Mrd. EUR auslösen. Weiterhin fehlt eine systematische und nach einheitlichen Kriterien aufbereitete Bedarfsanalyse, die alle Investitionen erfasst und priorisiert.

22. Wie beurteilen Sie die Einplanung des Ausbaus der Barrierefreiheit?

Die Beachtung der Barrierefreiheit ist nach dem Landesgleichstellungsgesetz heute unverzichtbarer Bestandteil von Investitionsmaßnahmen des ÖPNV. Nach dem voraussichtlich zum 01.01.2013 in Kraft tretenden novellierten PBefG des Bundes wird die Umsetzung von 100% Barrierefreiheit spätestens 2022 verpflichtend sein.

23. Welcher Investitionsbedarf besteht für einen barrierefreien ÖPNV in Nordrhein-Westfalen?

24. Inwiefern sind Investitionen in die Barrierefreiheit von Haltestellenkanten geeignet, betriebliche Optimierungen herbeizuführen und welche betrieblichen Einsparungen wären hierdurch zu erwarten?

Zu 23. und 24. Uns liegen keine diesbezüglichen Erkenntnisse vor.

25. Welche Investitionen wären geeignet bzw. notwendig die durch den Betrieb entstehenden CO₂-Emissionen zu mindern auch im Hinblick auf das Interesse des Landes an einer stärkeren Bedeutung der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen?

Geeignet und notwendig wären weitere Elektrifizierung von Schienenverkehrsstrecken (Ablösung von Dieselfahrzeugen), ständige Erneuerung des Fahrzeugsparks (Einsatz von Euro VI, Elektro-, Gas- oder Dieselhybridfahrzeuge), Erweiterung des ÖPNV in Richtung auf Multimodalität (E-CarSharing, E-Bike) und umfassendes Mobilitätsmanagement.

26. Wie beurteilen Sie das Vorhaben der Landesregierung, die Festlegung und Schlüsselung der SPNV-Pauschale nicht mehr durch Gesetz, sondern nur per Rechtsverordnung und auch nur im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vornehmen zu wollen?

Wie bereits in der Einleitung dargestellt, ist für den Bereich des ÖPNV langfristige Planungssicherheit für die Aufgabenträger sowohl im SPNV als auch im straßengebundenen ÖPNV entscheidend. Eine Rechtsverordnung bietet Aufgabenträgern nicht die für die langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträge erforderliche Rechts- und Finanzierungssicherheit. Die Ausweisung der Pauschalen im Grundsatz sowohl hinsichtlich der Höhe als auch hinsichtlich der Schlüsselung im Gesetz war stets sachgerecht. Die Mittelverteilung sollte daher – auch im Hinblick auf jährlich durch Dynamisierung ansteigende Beträge - weiterhin im Gesetz vorgenommen werden.

Soweit die zwingende Notwendigkeit für eine Flexibilisierung gesehen wird, wäre es u.E. denkbar, einen bestimmten Anteil der Investitions-Pauschale (u.E. max. 10%) für eine Konkretisierung (oder eine zeitlich begrenzte Abweichungsbefugnis von der gesetzlichen Rege-

lung) durch eine Rechtsverordnung, die dann aber im Einvernehmen mit den Verkehrsausschuss des Landtages erlassen werden sollte, zu öffnen.

27. Wie beurteilen Sie das Vorhaben der Landesregierung, den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan nicht mehr im Einvernehmen, sondern künftig nur noch im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss zu erstellen?

Die Herstellung des Einvernehmens sollte in Bezug auf die grundsätzliche haushalterische Bedeutung und das eingesetzte Mittelvolumen bei den Abgeordneten des Verkehrsausschusses verbleiben. Dies gebietet auch die hohe mögliche Eingriffswirkung in die Organisations- und Finanzverantwortung der Aufgabenträger.

28. Welche alternative Regelung mit kurzfristiger Reaktionsmöglichkeit auf sich ändernde Trassen- und Stationspreise der Bahn bestünden aus Ihrer Sicht?

Die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur der Deutschen Bahn stellen mittlerweile bei allen Aufgabenträgern im SPNV einen wesentlichen Teil der Kosten dar. In einigen Bereichen machen die Kosten für die Infrastruktur (Trassennutzung, Nutzung der Stationen) schon über 50% der Gesamtkosten eines schienengebundenen Verkehrs im ÖPNV aus. In diesem Zusammenhang ist das Land NRW aufgerufen, sich gegenüber dem Bund für eine deutlich stärkere und effizientere Regulierung des Entgeltsystems und der konkreten Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur der Deutschen Bahn durch die Bundesnetzagentur stark zu machen. Die Bundesnetzagentur muss zum Zwecke der effizienten Regulierung der Nutzungsbedingungen und Nutzungsentgelte sowohl für die Trassen als auch für die Stationen im Wesentlichen dieselben Kompetenzen eingeräumt bekommen, wie im Telekommunikationssektor oder im Energiesektor.

29. Welche jeweils spezifischen Aufwendungen wurden für den SPNV in Nordrhein-Westfalen jeweils in den Jahren 2009, 2010 und 2011 für die Nutzungen für Stationen und Trassen aufgewendet und welche spezifischen Investitionen für Stationen und Trassen in Nordrhein-Westfalen stehen diesen Aufwendungen für die jeweiligen Jahre gegenüber? -
30. Wie sind die Änderungen der Stationspreise der DB Station & Service AG in den drei Zweckverbandsgebieten begründet und inwieweit ist eine Vorabanpassung der Mittel nach § 11 erforderlich?
31. Welche Kosteneinsparungen für die Nutzung von Stationen und Trasse sind durch diese spezifischen Investitionen in Stationen und Trassen in Nordrhein-Westfalen entstanden und wie haben sich diese auf die Nutzungsentgelte für Stationen und Trasse ausgewirkt?
32. Sind die Kostenabrechnungen für die Nutzung von Stationen und Trasse für die Besteller und Kostenträger dieser Leistungen nachvollziehbar und können Kostenkomponenten und Höhe der jeweiligen Kostenkomponenten überprüft werden?
33. Wie beurteilen Sie die vorgesehene neue Schlüsselung der ÖPNV-Pauschale unter Einbeziehung auch von Bedarfsverkehren?

Zu 29. -32.: Die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur der Deutschen Bahn stellen mittlerweile bei allen Aufgabenträgern im SPNV einen wesentlichen Teil der Kosten dar. In einigen Bereichen machen die Kosten für die Infrastruktur (Trassennutzung, Nutzung der Stationen) schon über 50% der Gesamtkosten eines schienengebundenen Verkehrs im ÖPNV

aus. In diesem Zusammenhang ist das Land NRW aufgerufen, sich gegenüber dem Bund für eine deutlich stärkere und effizientere Regulierung des Entgeltsystems und der konkreten Entgelte für die Nutzung der Infrastruktur der Deutschen Bahn durch die Bundesnetzagentur stark zu machen.

Zu 33.: siehe oben zu 13.-15.

34. Wie schätzen Sie die Erhöhung des Höchstfördersatzes für aus der Investitionspauschale geförderte Maßnahmen und die Zulassung einer Vollfinanzierung im Einzelfall ein?

Die Erhöhung – bis hin zu einer Vollfinanzierung im Einzelfall – wird angelegentlich der bedrückenden kommunalen Haushaltslage begrüßt.

35. Wie beurteilen Sie im Vergleich zu anderen Ländern die vom Land trotz Kürzung der Investitionspauschale für ÖPNV-Investitionen bereitgestellten Mittel?

Mehrere Bundesländer haben die gekürzten Bundesmittel durch Landesmittel ersetzt. im Mittelaufkommen pro Einwohner scheidet NRW nicht besonders positiv ab. Die geplante Kürzung der Investitionspauschale nach § 12 ÖPNVG NRW trifft vor allem die notwendigen Zuwendungen an Gemeinden und Gemeindeverbände und an kommunale Verkehrsunternehmen. Der Haushaltsentwurf sieht im Einzelhaushalt des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (Einzelplan 09) diesbezüglich Kürzungen in Höhe von mindestens 20,3 Mio. Euro vor. Dies betrifft Investitionen im Bereich des ÖPNV (Kapitel 09 110 - Förderung der Eisenbahnen und des öffentlichen Nahverkehrs/Titelgruppe 66). Die Kürzungen sind angesichts der notwendigen Erhaltungsinvestitionen bei den Städten und Landkreisen, z.B. bei Brücken oder Tunneln von Stadtbahnssystemen, nicht hinnehmbar.

Wir bitten die Abgeordneten daher nachdrücklich, den Einsparungsplänen nicht Folge zu leisten.

36. Halten Sie den Erhalt und qualitativen Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen ohne eine auskömmliche bundesseitige Ko-Finanzierung für möglich?

Ohne einen bundesweiten Lastenausgleich: Nein.

37. Wenn nein: In welchem Umfang sind Entflechtungsmittel des Bundes nach 2013 erforderlich?

Nach der Föderalismusreform laufen die Ersatzleistungen des Bundes für die verfassungsrechtlich beendeten Finanzhilfen des Bundes im Verkehrsbereich im Jahr 2019 aus. Deshalb ist es nicht sinnvoll, Lösungen zur Infrastrukturfinanzierung auf Entflechtungsmitteln des Bundes aufzubauen. Die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz sind im Übrigen nach oben gedeckelt. Sie sind in vollem Umfang der 1,67 Mrd. Euro bundesweit erforderlich und angemessen. Der Anteil des Landes NRW sollte wegen des Entfalls der ressortspezifischen Zweckbindung ab 2014 gesetzlich zweckgebunden werden. Dafür wurde uns bereits der Entwurf eines entsprechenden Gesetzes vorgelegt, was wir ausdrücklich begrüßen. Der Investitionsbedarf liegt demgegenüber nach der bereits oben zitierten Studie in den Ländern bei 1,96 Mrd. Euro bundesweit und übersteigt den bisherigen Umfang deutlich. Soweit der Bund für entsprechende Verhandlungen zugänglich ist, sollten die Mittel ausgehend vom Stand 2011 mit 2 % jährlich dynamisiert werden. Ferner sollte sich das Land NRW für eine Fortsetzung der Förderung der GVFG-Großprojekte von jährlich 300 Mio. Euro nach 2019 auf veränderter

Grundlage in der Zuständigkeit des Bundes einsetzen. Die Entflechtungsmittel als Auslaufmodell bilden aber dauerhaft keine verlässliche Grundlage zur Absicherung der notwendigen Investitionskosten.

Vielmehr werden in der Zukunft die Regionalisierungsmittel – auch wenn diese nach der Revision 2015 nicht wesentlich erhöht werden dürften – die einzige dauerhafte Finanzhilfe des Bundes bleiben.

38. Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf enthaltenen Vorgaben zur Fortentwicklung der Gemeinschaftstarife im ÖPNV?
39. Welche sachlichen Gründe sehen Sie für die vorgeschlagene Änderung in § 5 Absatz 3 Satz 2?
40. Welche Auswirkungen hat der Ersatz der Formulierung „Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife“ durch die Wörter „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ in § 5 Absatz 3 Satz 2?

Zu 38. - 40.: Wir teilen die Auffassung, dass die Tarife in den Verbundräumen weiterentwickelt und für die übergreifenden Verkehre vereinheitlicht werden müssen. Dies kann und sollte auf der Basis der bisherigen Formulierung in § 5 ÖPNVG erfolgen. Die Neuformulierung einer „Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife“ durch „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ wird abgelehnt. Ein Einheitstarif würde den sehr unterschiedlichen Strukturen der drei Verbundräume nicht gerecht und wäre nur durch Umlagen finanzierbar. Durch finanzielle Umverteilung würden die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger aus ihrer wirtschaftlichen Verantwortung genommen, ebenso auch die Verbünde, mit letztendlich negativen Auswirkungen auch für die Fahrgäste und den staatlichen Finanzbedarf. Anstelle der Aufgabenträger müsste das Land wesentliche Steuerungsfunktionen übernehmen. Damit wird die einheitliche Zuordnung der planerischen, organisatorischen und finanziellen Verantwortung der Aufgabenträger für die ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung konterkariert. Wird in einem Verbundraum auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs hingewirkt, der unterhalb bestehender Tarifstrukturen liegt, wären damit nicht unerhebliche Einbrüche bei den Erlösen aus Fahrgeldeinnahmen verbunden. Es macht ferner keinen Sinn, die Tarife z.B. für die innerstädtischen und nähräumlichen Fahrten in so unterschiedlichen Gebietskörperschaften wie z.B. der Stadt Münster, dem Kreis Höxter oder Gemeinden im Hochsauerlandkreis zwanghaft anzugleichen, da Qualität und Quantität des Verkehrsangebots in den einzelnen Städten, Kreisen und Gemeinden sehr unterschiedlich und zudem auch die Erlöse aus den Fahrgeldeinnahmen nicht vergleichbar sind.

41. Halten Sie die entsprechenden Maßnahmen für geeignet, einheitliche Gemeinschaftstarife - auch im Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) - zu schaffen? Sind Ihnen Vorbehalte gegen einen solchen Tarif bekannt?
42. Sind die angedrohten Sanktionen geeignet, die Ziele einheitlicher Tarifstrukturen zu erreichen? Wird der Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) durch seine heterogene Struktur und größere Fläche dadurch benachteiligt?
43. Welche Mindeststandards hinsichtlich Tarifgestaltung auch im Hinblick auf den NRW-Tarif, Fahrgastkomfort und Klimaschutz sollten landeseinheitlich geregelt werden?
44. Durch den neuen Absatz 5 in § 6 werden die Zweckverbände dazu verpflichtet, dem zuständigen Ministerium einen Bericht über die Gegenstände und Ergebnisse der Zusammenarbeit vorzulegen.

Wie viel zusätzlicher bürokratischer Aufwand und welche Kosten entstehen hier den Zweckverbänden? -

45. Ist die Neuverteilung der pauschalierten Zuwendungen an die Zweckverbände, wie sie in § 12 Absatz 2 formuliert wird, sachgemäß unter Berücksichtigung von Faktoren wie beispielsweise Einwohnerzahl, gefahrene Strecke und Fläche? -
46. Wie bewerten Sie die neuen Vorgaben zur kooperationsraumübergreifenden Zusammenarbeit der Zweckverbände? –

Die Fragen 41 bis 46 richten sich an NWL und Zweckverbände.

47. Der Gesetzentwurf sieht die Erstellung eines ÖPNV-Bedarfsplans im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags sowie die Erarbeitung eines ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags vor. Welche Veränderungen für den Erhalt und für den weiteren Ausbau des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen erwarten Sie im Vergleich mit der geltenden Regelung?

Siehe oben zu 27. Beide Planwerke haben außerordentlich hohe haushalterische und landespolitische Bedeutung und sollten weiterhin im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages festgelegt werden.

48. § 7 Absatz 3 wird aufgehoben, die jährlich aufzustellenden Förderprogramme auf Basis des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans entfallen damit. Auf welche Art und Weise wird die bisher gegebene Transparenz zur Finanzierung des Erhalts und des Ausbaus von ÖPNV-Maßnahmen in Zukunft sichergestellt?

Die jährlich aufzustellenden Förderprogramme schaffen einen verlässlichen Überblick über den Finanzbedarf. Sie sollten unter dem Aspekt des beabsichtigten Transparenzgewinns auch durch den vorliegenden Entwurf des Änderungsgesetzes dringend beibehalten werden.

49. § 11 Absatz 1 sieht in der Neufassung die Verteilung der ÖPNV-Pauschale an die Zweckverbände durch eine Rechtsverordnung vor. Wird durch die Festschreibung der Mittelverteilung in einem Landesgesetz, wie sie bisher verankert ist, die Planungssicherheit nicht besser gewährleistet?

Ja. S. oben zu 26.

50. Welche Auswirkungen hat die Reduzierung der Vorgabe in § 11 Absatz 1, nach der die Zweckverbände in Zukunft höchstens 2 vom Hundert der Pauschale für allgemeine Ausgaben verwenden oder weiterleiten dürfen, anstatt bisher 3 vom Hundert?
51. Welche Auswirkungen auf die Mittelverteilung wären für die Jahre 2011 und 2012 eingetreten, wenn der in § 11 Absatz 2 formulierte neue Verteilmechanismus bereits für die Jahre 2011 und 2012 angewandt worden wäre? Welche Entwicklung erwarten Sie für die kommenden Jahre?
52. Sind die Kriterien, die in § 11 Absatz 2 neu formuliert werden, korrekt gewählt und korrekt gewichtet?

Die Fragen 50. bis 52 richten sich an Zweckverbände.

53. Welche Auswirkungen hat die Kürzung der Investitionsförderung um 30 Mio. Euro auf 120 Mio. Euro?

S. oben zu 18.

54. Sind Ihrer Meinung nach Nachteile zu erwarten, wenn die SPNV-Pauschale zukünftig auf Grundlage einer Rechtsverordnung festgelegt wird? Welche Vorteile gäbe es?

Ja. S. oben zu 26. Der Vorteil einer größeren Flexibilität ist gleichzeitig ihr Nachteil für die Verlässlichkeit.

55. Welche Änderungen erwarten Sie dadurch aus Sicht der Wirtschaftlichkeit, Organisation oder Demokratischen Mitbestimmung?

Eine geringere Verlässlichkeit lässt eher nachteilige Auswirkungen auf Wirtschaftlichkeit und Organisation befürchten. Im Falle einer Verordnungsermächtigung werden Beteiligung und Ausgestaltung in die Hand der Exekutive gelegt.

56. Wie könnte sichergestellt werden, dass einer solchen Rechtsverordnung transparente und nachvollziehbare Verteilungskriterien zugrunde liegen?

Die Verteilungskriterien sind im Gesetz zu nennen.

57. Werden einzelne Gebiete (ländliche, städtische, Rhein, Ruhr, OWL ...) durch das neue ÖPNVG NRW besonders benachteiligt oder bevorteilt?

Eine gesetzliche Bevorrechtigung erfolgt durch die Einfügungen zum RRX. Im Übrigen ist eine regionale oder gebietspezifische Benachteiligung nicht zu erkennen.

58. Wie bewerten Sie die Berücksichtigung der unterschiedlichen demographischen Entwicklung einzelner Landesteile durch das neue ÖPNVG NRW?

Eine Berücksichtigung von Bevölkerungszu- und -abnahmen in der Zukunft ist nicht zu erkennen. Entscheidend ist aber die mittel- bis langfristige Nachfrageentwicklung. Sie sollte insbesondere für den investiven Anpassungsbedarf in den Städten und Ballungsräumen wie im ländlichen Raum stärkere Beachtung finden.

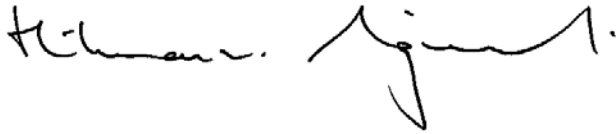
59. Wie schätzen Sie die unterschiedlichen Auswirkungen auf verschiedene Fahrgastzielgruppen durch das neue ÖPNVG NRW ein?

60. Welche Auswirkungen auf die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erwarten Sie mit der Umstellung auf einen ÖPNV-Bedarfsplan?

zu 59., 60 liegen keine Erkenntnisse vor.

Wir würden uns freuen, wenn unsere Bewertungen und Anmerkungen im Gesetzgebungsverfahren Berücksichtigung finden würden, und stehen Ihnen für Rückfragen und Gespräche jederzeit gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Hilmar von Lojewski'. The signature is fluid and cursive, with a prominent initial 'H' and a long, sweeping underline.

Hilmar von Lojewski