

**Stellungnahme zur Anhörung ÖPNVG NRW
am 1. Oktober 2012
für die Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
Krögerweg 11, 48155 Münster**

Zur WVG-Gruppe:

Der Verkehrsraum der kommunalen Westfälischen Verkehrsgesellschaft mbH (WVG) umfasst das Münsterland, den Kreis Unna, den Hochsauerlandkreis und den Kreis Soest. Drei Busunternehmen der WVG-Gruppe bedienen in sieben Kreisen insgesamt 87 Städte und Gemeinden mit rund 2,5 Mio. Einwohnern und einer Fläche von 8.600 km². Der regionale und städtische Verkehrsmarkt wird mit Ausnahme des Ballungsrandgebietes überwiegend durch die Merkmale der Flächenregion charakterisiert. Entsprechend gliedert sich die Systematik des Angebotes: Die Grundlage bildet der Schülerverkehr je nach Verkehrsunternehmen in einer Bandbreite von 45 % - 70 %. Er ist Ausgangspunkt für die weitere Ausgestaltung des sogenannten Jedermannverkehrs vom BürgerBus bis zum SchnellBus. Durch die Systematisierung der Angebote konnte in den vergangenen 20 Jahren ein Fahrgastzuwachs von rund 25 % erreicht werden, nicht zuletzt auch durch ein intensives produktspezifisches Service- und Informationsangebot.

Einen wichtigen Beitrag leistet auch die enge Verzahnung mit dem regionalen SPNV. Dort, wo keine Schienenverkehre vorhanden sind, übernehmen SchnellBus-Linien deren Aufgaben. RegioBus-Verkehre bilden das regionale Grundgerüst des Bus-Verkehrs und sind gleichzeitig wichtige Zu- und Abbringerverkehre für den SPNV. Die kleinräumige Flächenerschließung übernehmen die zahlreichen Stadt- und Ortsverkehre sowie rd. 140 bedarfsgesteuerte TaxiBus-Linien.

Aus dem übersandten Fragenkatalog nimmt die WVG zu folgenden Fragen Stellung:

Zu Frage 4:

ja. Beim Ausbau des RRX zwischen Dortmund und Köln ist die landesweite Durchbindung Richtung Münster und Bielefeld sowie ein mit dem RRX vernetztes SPNV- und ÖPNV-Angebot im Rahmen einer integralen Bedienung wichtig. Zu vermeiden sind Finanzierungsengpässe für die Zu- und Abbringerverkehre an den Bahn- und Busknoten zum RRX.

Zu Frage 9:

Die positiv zu beurteilende Gesamterhöhung der § 11 (1) -Mittel führt für den NWL zu einer Reduzierung im Ausgangsjahr 2011 in Höhe von 1,1 Mio. EUR. Da diese Mittel gem. § 11 (1) „auch für andere Zwecke des ÖPNV verwendet“ werden können, ist aus unserer Sicht sicherzustellen, dass die heutige Förderung des ÖPNV aus Mitteln des § 11 (1) erhalten bleibt. Nur so kann in Westfalen das Bus- und Bahnangebot weiterentwickelt und verbessert werden.

Zu Frage 10:

1. Im Verkehrsraum der WVG-Unternehmensgruppe erbringt der Bus in der Flächenregion etwa die doppelte Verkehrsleistung gegenüber dem SPNV. Diese bedarf einer hinreichenden auskömmlichen Finanzierung für die Verkehrsunternehmen. Gleichzeitig droht der Fläche durch die demographische Entwicklung ein Teufelskreis aus Angebotskürzungen und daraus resultierenden sinkenden Fahrgastzahlen mit entsprechend sinkenden Einnahmen. Diese können jedoch nicht durch eine gleichzeitige Reduzierung der Kosten aufgefangen werden.
Allein bei der WVG-Gruppe wurden die Ausgleichsleistungen nach § 45 a/11 a in den letzten 12 Jahren rund um die Hälfte gekürzt. Ohne diese Kürzungen könnten etwa 2,5 Mio. Buskilometer pro Jahr zusätzlich angeboten werden. Ein attraktiver Busverkehr in Westfalen leistet einen wichtigen Beitrag für eine prosperierende Wirtschaft der Kreise und Städte, für die Schaffung von Arbeitsplätzen und familienfreundliche Lebensbedingungen und er ist zugleich ein wichtiger Infrastruktur- und Standortfaktor abseits der Ballungsräume. Die Mobilitätsansprüche der Bürgerinnen und Bürger sind gleichartig ebenso zu erfüllen, wie in Ballungsräumen. Darüber hinaus werden die WVG-Unternehmen aufgrund der demographischen Entwicklung bereits in fünf Jahren 3,7 Mio. EUR weniger Einnahmen aus Schülerfahrten erhalten, die nur in geringen Teilen durch eine Verringerung der Busse in den Spitzenzeiten ausgeglichen werden können.
2. Es sollten daher die 11 a-Mittel entsprechend der Kosten- und Ertragsentwicklung in den nächsten Jahren angemessen erhöht werden oder eine Bereitstellung von Mitteln aus § 11 Abs. 1 zusätzlich erfolgen. Die Entscheidung über ein Sozialticket ist aus unserer Sicht keine verkehrspolitische, sondern eine sozialpolitische Fragestellung. Eine Finanzierung der Sozialtickets über das Land sollte nicht zu Lasten anderer Landesmittel für den ÖPNV erfolgen.

Zu Frage 15:

Nein. Die Mittelbereitstellung gem. § 11 Abs. 1 und § 12 führt zu einer starken Priorisierung der Ballungsräume. Große Teilbereiche Westfalens und damit in NRW werden aufgrund der demographischen Entwicklung und des Rückgangs im Schülerverkehr ÖPNV-entleert. Um für diese Regionen jedoch eine verkehrliche Erschließung auch abseits der Hauptmagistralen (Fernverkehr SPNV, SchnellBus) zu ermöglichen, sind Neukonzepte und innovative Angebotsanpassungen notwendig und vorzuhalten. Hierzu bedarf es zusätzlicher Finanzierungsmittel (siehe hierzu Ausführungen zu Frage 10)

Trotz aller Notwendigkeiten zu flexiblen Bedienungsformen und bedarfsgesteuerten Angeboten wie TaxiBus oder AST darf ihr Einsatzzweck nicht überschätzt werden. So liegt der Anteil bedarfsgesteuerter Verkehre am Gesamtfahrgastaufkommen der WVG-Gruppe lediglich bei 1 %.

Zu Frage 16:

Ja. Abgestellt wird hier auf die Thematik der Luftreinhalteplanung. Der ÖPNV Verkehr ist eines der umweltfreundlichsten Verkehrsmittel zur Beförderung von Personen. Dabei wird im Vergleich zum MIV nur in sehr geringem Maße CO₂, NO_x, Pt etc. ausgestoßen. Insgesamt sind jedoch die Anforderungen an den ÖPNV deutlich höher als an den MIV (bezogen auf die Nachrüsttechnik). Gerade in urbanen Räumen können jedoch diese Anforderungen zu hohen monetären Belastungen der Verkehrsunternehmen führen. Insgesamt ist die Busflotte der WVG auf einem hohen Umweltstandard. Generell ist dieser Standard jedoch nicht von den Auftragsunternehmern zu erfüllen. Die hohen Umweltstandards werden so bei Anmietkosten durch Auftragsunternehmen an die Konzessionäre weitergeleitet. Dies führt insgesamt zu höheren Kosten.

Zu Frage 33:

Die neue Schlüsselung der ÖPNV-Pauschale wird begrüßt. Insbesondere aufgrund der Einbindung von bedarfsorientierten Verkehren.

Zu Fragen 38 und 39:

Die WVG-Unternehmen haben vor 12 Jahren maßgebend an der Einführung des „Bus-Schiene-Tarifs“ in den damaligen Kooperationsräumen 4 (Ruhr-Lippe) und 5 (Münsterland) mitgewirkt und arbeiten aktiv an dem aktuellen Tarifprojekt für einen Gemeinschaftstarif für Westfalen-Lippe.

Die WVG-Unternehmen unterstützen die Entwicklung eines Gemeinschaftstarifs für Westfalen-Lippe. Voraussetzung ist die Sicherung der Einnahmen und der Erhalt kundenorientierter Tarifangebote auf städtischer und regionaler Ebene.

Zu Frage 40:

Die Formulierung in § 5 Absatz 3 Satz 2 „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ ist gemäß der vorliegenden Begründung so zu verstehen, dass „in einer Region alle Verkehrsmittel aller Verkehrsunternehmen zum gleichen Tarif, also nur mit einer Fahrkarte benutzt werden können“. Wegen der unterschiedlichen Raum- und Verkehrsstruktur im gesamten westfälischen Verkehrsraum sind regionale Tariffenster für die städtische und regionale Ebene wie auch heute weiterhin erforderlich. So werden bereits heute regionale Tarifangebote wie UmweltTickets, Kurzstreckentickets, FlashTickets (SchülerTickets) sowie besondere Preisstufen für die Städte Hamm und Münster von den Kunden erfolgreich angenommen. Der ÖPNV-Markt findet vor Ort statt, er muss von allen Unternehmen wie auch den WVG-Unternehmen immer wieder neu lokal angesprochen werden. Auch in den Tarifen des VRR und VRS nehmen derartige lokale Ausprägungen zu. Über die Größe und Ausgestaltung der regionalen Tariffenster gibt es bei unseren Gesellschaftern noch Diskussionsbedarf, insbesondere steht dabei der Erhalt der Wirtschaftlichkeit im Fokus. Regionale Tariffenster werden deshalb aus Gründen der Ertragssicherung und der Kundenanforderungen benötigt. Die Formulierung „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ darf deshalb nicht als Verbot gegen regionale Tariffenster missverstanden werden.

Es sollten daher an geeigneten Stellen, z. B. Begründungstext oder ergänzende Richtlinien regionale Tariffenster zugelassen werden.

Zu Frage 43:

Aus dem westfälischen Raum sind uns keine grundsätzlichen Vorbehalte bekannt.

Allerdings gibt es einen Dissens zu den Vorstellungen des Verkehrsministeriums und des von ihm beauftragten KCM (Kompetenz Center Marketing) zu einschränkender Ausgestaltung des westfälischen Verbundtarifes bezüglich der Übergangsregelungen zum benachbarten VRR. Die Tarifausschüsse Münsterland und Ruhr-Lippe haben hierzu in einem Positionspapier Stellung bezogen. Dortmund als größtes westfälisches Oberzentrum sowie Hagen und der östliche Ennepe-Ruhr-Kreis als notwendige SPNV-Knoten sind integraler Bestandteil des Gemeinschaftstarifes für Westfalen-Lippe.

Zu Frage 44:

Eine Benachteiligung des Nahverkehrs in Westfalen-Lippe wird vermieden, wenn der Gemeinschaftstarif die Erträge sichert und die heterogene Struktur sowie die Einflüsse am Rande liegender Oberzentren berücksichtigt. Deshalb sind Tariffenster für die städtische und regionale Ebene sowie die tarifliche Integration von Dortmund, Hagen und dem östlichem Ennepe-Ruhr-Kreis erforderlich (siehe auch Antworten zu Frage 40 und 43).

Zu Frage 45:

Der NRW-Tarif wird heute und zukünftig ergänzend zu den Verbundtarifen eine wichtige Rolle für längere Verbindungen über die Verbundräume hinweg einnehmen. Nachteilig ist heute der erschwerte Vertrieb des NRW-Tarifs, da bis auf die Pauschalpreis-Tickets alle anderen NRW-Tickets nicht in den Bussen der Verkehrsunternehmen verkauft werden können. Als Mindeststandard muss der NRW-Tarif so ertüchtigt werden, dass er in den Bussen von allen Bordrechnern heutiger Technologie ausgegeben werden kann.

Zu Frage 57 und 58:

siehe hierzu Ausführungen zu Frage 15.

Dipl.-Geograph Werner Linnenbrink
stellv. Geschäftsführer
Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
Krögerweg 11, 48155 Münster
Tel.: 0251/6270-211
werner.linnenbrink@wvg-online.de