

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/115

Alle Abg

Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V.

Stellungnahme

**zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen,
Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen
Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPVNG
NRW), Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache
16/57**

Sehr geehrte Präsidentin,
sehr geehrter Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gerne nutzen wir die Möglichkeit, unsere Erfahrungen und Erkenntnisse aus der täglichen Bearbeitung von Fahrgastbeschwerden in die Diskussion einzubringen.

Vorab möchten wir ausdrücklich für einen **einfachen und transparenten ÖPNV** plädieren. In diesem Zusammenhang begrüßt die Schlichtungsstelle Nahverkehr die Hinwirkung der Zweckverbände auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifs.

Damit würde sich möglicherweise ein Teil der „Schwarzfahrerproblematik“ erledigen, denn wir erleben, dass viele Fahrgäste aus Unkenntnis über die Konditionen mit einem falschen Ticket reisen. Dieses ist dann laut der Beförderungsbedingungen ungültig, wobei die Differenzbeträge zwischen gültiger und tatsächlich vorhandener Fahrkarte in der Regel minimal sind.

Stellungnahme

**Eignung des ÖPVNG NRW zur Vorantreibung des Ausbaus der
Eisenbahninfrastruktur (Frage 3)**

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr ist der Ansicht, dass das ÖPVNG NRW geeignet ist, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an den derzeitigen Schwachstellen voranzutreiben. Insbesondere die Festlegung und Schlüsselung der SPNV-Pauschale auf Grundlage einer Rechtsverordnung verspricht einen flexibleren Umgang mit kurzfristigen Änderungen des Finanzbedarfs der Zweckverbände.

Welche Veränderungen sind geeignet um die Fahrgastzahlen zu erhöhen? (Frage 7)

Um eine weitere Fahrgasterhöhung in NRW zu erreichen, müsste der ÖPNV nach Ansicht der Schlichtungsstelle Nahverkehr kundenfreundlicher und komfortabler werden. Dies ist mit einer Optimierung der Taktung zu erreichen, mit der Aufstockung von Fahrzeugkapazitäten für Berufspendler, wobei zumindest ein sicherer Stehplatz idealerweise auch ein Sitzplatz gewährleistet sein sollte, sowie ein schneller Ein- und Ausstieg.

Die Folgen für BahnCard-Inhaber bei dem Zusammenschluss von Verkehrsverbänden müssen gelöst werden, die BahnCard ist bei Zusammenschlüssen oft nicht mehr einsetzbar, ist aber häufig auch nicht mehr fristgerecht kündbar. Vielfahrer würden sich die Geltung der BahnCard wünschen.

Insbesondere die Fahrgastinformationen für die wartenden Fahrgäste auf dem Bahnsteig bei Verspätungen und Zugausfällen muss transparent, zeitnah und korrekt erfolgen. Fahrtalternativen müssen genannt und angezeigt werden.

Die Mobilitätsgarantie ist ein kundenfreundliches Angebot, sie muss den Nutzern aber auch bekannt gemacht werden und offensiv angeboten werden, um ihrem Ziel gerecht zu werden.

Wichtig ist es darüber hinaus, die Preise für die Nutzung des ÖPNV moderat zu halten, um jedermann die Möglichkeit zu geben, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu reisen.

Wie ist die finanzielle Ausstattung vor dem Hintergrund den Personenverkehr in NRW weiterzuentwickeln und das Angebot zu verbessern zu beurteilen? (Frage 9)

Die Schlichtungsstelle Nahverkehr geht davon aus, dass die finanzielle Ausstattung, allein zur Erhaltung des Status Quo, schon unzureichend ist. Zur Weiterentwicklung des Personenverkehrs in NRW und der Verbesserung des Angebots wird der finanzielle Rahmen vermutlich nicht ausreichen.

Ist es sinnvoll zusätzliche Landesmittel für Ausbildungsverkehr und Sozialticket bereitzustellen?

Korrespondierend damit, dass befürchtet wird, dass die zur Verfügung gestellten Mittel schon für die Weiterentwicklung und Verbesserung des Personenverkehrs in NRW knapp sind, hält die Schlichtungsstelle Nahverkehr es für unabdingbar, für Ausbildungsverkehr und Sozialtickets weitere Landesmittel bereitzustellen.

Dies gilt insbesondere, wenn beabsichtigt ist, ein beständiges und NRW-weites Angebot eines Sozialtickets zu gewährleisten. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Teilhabe am öffentlichen Leben und ein wichtiger Baustein der Daseinsvorsorge - sowohl in den Städten, als auch in ländlichen Regionen. Insofern

ist ein solches Sozialticket sicherlich erstrebenswert. Auf der anderen Seite darf die Einführung / das Angebot eines Sozialtickets nicht dazu führen, dass die Fahrpreise für alle anderen Fahrgäste ansteigen. Das würde den ÖPNV insgesamt deutlich unattraktiver machen und bei vielen Reisenden, die dringend auf einen bezahlbaren ÖPNV angewiesen sind, zu Unmut führen.

Ist es sinnvoll, bei Kostendiskussionen auch die indirekten Kosten verschiedener Verkehrsträger zu berücksichtigen? (Frage 16)

Die Berücksichtigung aller Faktoren ist sinnvoll um ein korrektes Ergebnis über die tatsächlichen Kosten zu erhalten. Berechnungen die isoliert geführt werden, sind nur wenig aussagekräftig. Insbesondere ist der Vergleich zum Individualverkehr herzustellen, d.h. Kosten Straßenausbau, Erweiterung der Autobahnen. Ebenfalls zu vergleichen: Energieressourcenverbrauch Bahn/PKW, Kohlendioxid Bahn/PKW, Feinstaub Bahn/Pkw.

Beurteilung der Einplanung zur Barrierefreiheit (Frage 22)

§ 2 Abs. 3 S. 2, Abs. 8 ÖPNVG (Grundsätze)

Abs. 8: „... bei der Planung des Angebots sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes zu berücksichtigen“.

Der Ausbau der Barrierefreiheit ist unabdingbar und eine schnelle umfassende Umsetzung nach Ansicht der Schlichtungsstelle Nahverkehr unbedingt erforderlich. Einzelne, punktuelle Maßnahmen reichen nicht aus. Wenn der behinderte Fahrgast barrierefrei den Zug erreicht, muss auch gewährleistet sein, dass er sowohl den Zug als auch den Bahnsteig ebenso barrierefrei wieder verlassen kann und Umstiege gewährleistet sind.

Auswirkungen der Formulierung „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“ statt Fortentwicklung der bestehenden Gemeinschaftstarife“ in § 5 Abs. 3 S. 3 ÖPNVG (Frage 40)

Mit der gesetzlich verankerten Formulierung „Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs“, wird die Entwicklung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs als Aufgabe definiert. Eine zeitliche Vorgabe fehlt jedoch doch, so dass nicht absehbar ist, zu welchem Zeitpunkt ein einheitlicher Gemeinschaftstarif auch als Ergebnis vorliegen wird.

Aus der Praxis der Schlichtungsarbeit ist ein großer Bedarf an einfachen und transparenten Tarifbestimmungen, die für alle Verbraucher zugänglich und verständlich sind, erkennbar. Die vielfältige und zum Teil auch kreative Tariflandschaft überfordert viele Bürger. Eine Hilfe wäre es dabei schon, z. B. einheitliche Mitnahmeregelungen und Regelungen für Fahrradmitnahme zu treffen.