

Von: Polenz, Ute [<mailto:Polenz@vrr.de>]

Gesendet: Freitag, 28. September 2012 10:42

An: Holler, Harald

Cc: Vorgang, Dr. Klaus; Ommen, Rolf; Bayer, Dieter; Telenta, Vinko; Rating, Gabriele; Ponath, Till; Nowak-Müller, Katja

Betreff: 2012-09-27 Hearing-Verfahren - Fragenkatalog - Antworten VRR - Final

Sehr geehrter Herr Holler,

als Anlage übersende ich Ihnen unsere Stellungnahme zum Fragenkatalog für das Hearing am 01. Oktober 2012 mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Wir bitten die verspätete Beantwortung zu entschuldigen.

Am Hearing wird Herr Husmann teilnehmen.

Mit freundlichen Grüßen

i. A.
Ute Polenz
Assistentin des Vorstandes

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Vorstand
Augustastr.1
45879 Gelsenkirchen

Telefon: +49 209/1584 485
Telefax: +49 209/1584 123 485
E-Mail: polenz@vrr.de
Internet: www.vrr.de

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/116

Alle Abg

Die Rechtsabteilung des VRR wurde 2011 als Inhouse-Team des Jahres für regulierte Industrien mit dem Juve Award ausgezeichnet.



Vorstand: Martin Husmann, Dr. Klaus Vorgang
Vorsitzender des Verwaltungsrates: Herbert Napp

Sitz der Gesellschaft:
Ribbeckstraße 15 (Rathaus), 45127 Essen
USt-Id: DE 250 085 017 - Handelsregister: Amtsgericht Essen, HRA 8767

Diese E-Mail enthält vertrauliche und/oder rechtlich geschützte Informationen. Wenn Sie nicht der richtige Adressat sind oder diese E-Mail irrtümlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und vernichten Sie diese E-Mail. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser E-Mail ist nicht gestattet.

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr

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

Gesetzentwurf der Landesregierung, Drucksache 16/57
am 1. Oktober 2012, ab 13.00 Uhr, Raum E 3 - D 01

F R A G E N K A T A L O G

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

Die Relevanz ist nicht erkennbar. Kann sich in den genannten Grenzen nur um einen sehr untergeordneten Umfang handeln. Die Frage der Region spielt u. E. keine Rolle. Wenn Seilbahnen die Voraussetzungen erfüllen (Zwecke des ÖPNV), fallen sie unter das Gesetz.

2. Halten Sie die Aufnahme des RRX als konkretes Projekt in das ÖPNVdG 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?

Da die zentral gelegene Schieneninfrastruktur im Ruhrgebiet das vorhandene Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen kann (volle Züge, keine Kapazitätsreserven für Taktverdichtungen und sehr verspätungsanfällig) ist die Aufnahme dieses Projektes in das Gesetz zur Finanzierung und zum Ausbau des ÖPNV in NRW sinnvoll. Hiermit wird insbesondere die Wichtigkeit dieses Infrastrukturprojektes für das Land dokumentiert.

Was den erwarteten Fahrgastzuwachs angeht, sprechen die Zahlen des Gutachtens zum RRX für sich selbst. In den meisten Fällen ist das heutige Angebot auf den RRX-Linien kleiner als die Nachfrage (in der Hauptverkehrszeit). Mit steigender Attraktivität des Schienenverkehrs z.B. durch den RRX wird auch der übrige öffentliche Verkehr profitieren, da dieser eine wichtige Zubringerfunktion übernimmt.

Inwieweit dieses Projekt finanzielle Auswirkungen auf den übrigen ÖPNV in NRW hat, kann von hier aus nicht beurteilt werden, da sich der RRX ausschließlich in der Federführung des Landes befindet.

Aus Sicht des VRR ist hier zwingende Grundlage zur Vermeidung von Finanzierungsengpässen, die Übernahme der Finanzierungszusage des Bundes in vollem Umfang. Darüber hinaus sind Finanzierungsengpässe nicht auszuschließen, da ein Projekt dieser Größenordnung einen höheren Mittelbedarf hat als kalkuliert. Ob der Bund die entsprechenden Mittel in der benötigten Höhe bereitstellt, bleibt abzuwarten. Bei einem Rückgriff auf Landesmittel sind Finanzierungsengpässe vorprogrammiert.

3. Ist sie geeignet, den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur an den derzeitigen Schwachstellen voranzutreiben?

Grundsätzlich ja.

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

Siehe Stellungnahme zu Frage Nr. 2.

Aus Sicht des VRR ist hier zwingende Grundlage zur Vermeidung von Finanzierungsengpässen, die Übernahme der Finanzierungszusage des Bundes in vollem Umfang. Darüber hinaus sind Finanzierungsengpässe nicht auszuschließen, da ein Projekt dieser Größenordnung einen höheren Mittelbedarf hat, als kalkuliert. Ob der Bund die entsprechenden Mittel in der benötigten Höhe bereitstellt, bleibt abzuwarten. Bei einem Rückgriff auf Landesmittel sind Finanzierungsengpässe vorprogrammiert.

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 Fernverkehrsplanungen sind dem VRR nicht bekannt. Erfahrungen aus der Vergangenheit haben aber gezeigt, dass der Fernverkehr sich bei einem Nahverkehrsangebot mit Fernverkehrscharakter versuchen könnte, sich wirtschaftlich zu optimieren und Angebote zurückzufahren.

6. Ist aus Ihrer Sicht die Verteilung finanzieller Mittel zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen - u. a. für die Einführung des RRX - geeignet?

Die Frage ist nicht eindeutig. Der RRX an sich ist ein Infrastrukturvorhaben, das nicht aus Landesmitteln finanziert wird. Die Verteilung der Mittel nach dem ÖPNVG beinhaltet überwiegend die Betriebskostenfinanzierung. Diese ist so bemessen, dass die heutigen vertraglichen Verpflichtungen erfüllt werden können. Kapazitätsausweitungen sind nur punktuell möglich. Weitergehende Maßnahmen bedürfen zusätzlicher Finanzmittel. Die verfügbaren Investitionsmittel werden vielschichtig eingesetzt und leisten auch einen Beitrag, das eine oder andere Problem zu lösen. Insgesamt reichen die Mittel nicht aus, betriebliche und infrastrukturelle Kapazitätsengpässe zu beseitigen.

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?

Grundsätzlich ist nicht die eigentliche Reisezeit problematisch, sondern die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit, soweit mit Reisezeit die Fahrzeit gemeint ist. Wenn dem Kunden/Fahrgast mit hoher Zuverlässigkeit ein Angebot gemacht wird, das Anschlussicherheit „garantiert“, ist die heutige Bedienungshäufigkeit im RB- und RE-Bereich weitestgehend nachfragegerecht. Das schließt aber vereinzelte Verbesserungen nicht aus.

Die vom Land NRW angestoßene Diskussion zur Taktumstellung bei der S-Bahn vom 20 Min.-Takt auf einen 15-/30-Minuten-Takt wird unterstützt. Damit würde sich die S-Bahn in das Taktgefüge der RB + RE eingliedern, was die Anschlussqualität (in Verbindung mit mehr Kapazitäten in

der HVZ) erhöht. Die Auswirkungen auf den ÖSPV sind dabei sorgfältig und sensibel zu betrachten. Sollten sich für den SPNV durch eine Taktumstellung tatsächlich und unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten deutliche Verbesserungen erzielen lassen, sind zusammen mit den kommunalen Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen die Auswirkungen auf den ÖSPV zu analysieren. Nur wenn auch dort die Anschlussbeziehungen gesichert werden können, macht es Sinn, die Taktumstellung zu vollziehen.

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?

Nein, die finanziellen Mittel sind auf Dauer nicht ausreichend, alle notwendigen Investitionen in einem angemessenen Zeitraum zu tätigen.

Die vorhandenen Investitionsmittel reichen mittelfristig zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im ÖPNV und SPNV nicht aus. Erneuerungsmaßnahmen insbesondere im Stadtbahnbereich können hier nicht finanziert werden. Hier müsste insbesondere der Bund eine eigenständige gesetzliche Regelung treffen und entsprechende Mittel bereit stellen, damit die in den 70'er und 80'er Jahren mit Mitteln des GVFG aufgebauten U-Bahnen mit ihren betriebstechnischen Ausrüstungen ertüchtigt werden können.

In Bezug auf das SPNV-Netz gibt es zwischen dem Bund und der DB AG die sogenannte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die die DB AG dazu verpflichtet, Mittel, die vom Bund bereitgestellt werden, in das Bestandsnetz zu investieren. Diese Mittel unterstehen nicht dem Zuständigkeitsbereich des ÖPNVG. Hier bedarf es einer grundsätzlichen Regelung, dass Investitionsmittel, die vom Bund über die Länder mit einer Priorisierung in die Infrastruktur investiert werden.

In den vergangenen Jahren haben sich zudem die Infrastrukturkosten und damit auch die darin enthaltenen Renditen der DB Infrastrukturtöchter zu einem immer bedeutsameren Kostenfaktor für den VRR bzw. die Aufgabenträger im SPNV entwickelt. Die bei der Bestellung von SPNV-Leistungen für die Nutzung der Infrastruktur anfallenden Kosten, werden von den Aufgabenträgern im Rahmen der zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel über die Eisenbahnverkehrsunternehmen an deren Vertragspartner (DB Infrastrukturtöchter) weitergeleitet. Heute entfallen rd. 50 % der zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel auf die Finanzierung der Infrastrukturnutzung. Angesichts der Steigerungsraten der Infrastrukturkosten, die deutschlandweit deutlich über der Steigerung der Regionalisierungsmittel um 1,5 % pro Jahr liegen, entwickelt sich dieser Kostenblock sehr problematisch – zumal praktisch keine Möglichkeit zur Gegensteuerung besteht. So sind die SPNV-relevanten Trassenkosten sowie die Stationskosten von 2002 bis 2011 pro Jahr im Schnitt um 2,4 bis 2,5 % gestiegen [Quelle: BNetzA: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2009, sowie VRR-eigene Berechnungen]. Damit wächst der prozentuale Anteil der Infrastrukturkosten an den insgesamt verfügbaren Mitteln von Jahr zu Jahr.

Teile dieser Mittel wurden durch die Infrastrukturunternehmen reinvestiert oder für den Betrieb aufgewendet. Die restlichen Mittel, im Jahr 2011 bundesweit 16,5% des Gesamtumsatzes, fließen als Infrastruktur-Monopolgewinne an die DB AG. Die DB AG wiederum führte etwa 500 Mio. € als Dividende an den Bund ab. Die restlichen Gewinne, von denen etwa 41% aus dem Infrastrukturmonopol kamen, wurden vom Unternehmen in anderen Konzernbereichen reinvestiert.

Vor diesem Hintergrund sollten die von den Infrastrukturunternehmen für die Infrastrukturnutzung festgelegten Trassen- und Stationspreise reguliert werden. Insbesondere die den Stations- und Trassenpreissystemen zu Grunde liegenden Kostenannahmen der Infrastrukturtöchter sind transparent darzustellen und einer Regulierung zu unterziehen. Der zuständigen Behörde sollte

die entsprechende Kompetenz und Durchgriffsmöglichkeit eingeräumt werden. Wir erachten es für notwendig, dass Teile der gezahlten Infrastrukturmittel in NRW reinvestiert werden.

Es gibt drei Möglichkeiten, diesen stark steigenden Kostenblock so zu gestalten, dass es zu keiner zu hohen Belastung der Aufgabenträger in Zukunft mehr kommt:

Möglichkeit 1 – Festlegung einer Steigerungsrate für die Infrastrukturkosten

Es besteht die Möglichkeit, dass der Eigentümer der DB Infrastrukturbetreiber soweit Einfluss auf den Unternehmensbereich nimmt, dass die Infrastrukturkosten in den nächsten Jahren garantiert nur noch mit der gleichen Dynamik steigen wie die Regionalisierungsmittel. Entsprechend müssten die Kostensteigerungen auf 1,5 % begrenzt werden.

Möglichkeit 2 – Anpassung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel durch Bund und Land
Zurzeit steigen die Regionalisierungsmittel mit 1,5 % pro Jahr und damit deutlich geringer als die Infrastrukturkosten. Soweit die Steigerung der Infrastrukturkosten nicht gebremst werden kann, müssen die Regionalisierungsmittel durch Bund und Land soweit erhöht werden, dass die Aufgabenträger weiterhin in der Lage sind, ein attraktives Angebot zu finanzieren.

Möglichkeit 3 – Übernahme der Infrastrukturkosten für den Nahverkehr direkt durch Bund und Land

Um die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger im Nahverkehr von den Risiken und regelmäßigen Verwerfungen der Infrastrukturkosten zu befreien, könnten die Regionalisierungsmittel in entsprechender Höhe durch den Bund gekürzt und damit die Infrastrukturkostennutzung für den Nahverkehr kostenfrei ermöglicht werden.

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

Durch die Reduzierung des Investitionspauschale gem. § 12 ÖPNVG NRW von 150 Mio. € auf 120 Mio. € werden die Handlungsoptionen der Zweckverbände zum Ausbau der ÖPNV-Infrastrukturen - besonders in den Kommunen - deutlich reduziert. Insbesondere die Städte und Gemeinden im VRR-Raum sind hiervon überproportional betroffen, da eine Reduzierung der Mittel für diesen Raum von rd. 87 Mio. € auf rd. 64 Mio. € jährlich erfolgen soll. Dies führt mittelfristig dazu, dass nicht alle förderfähigen Infrastrukturvorhaben in das vom VRR aufgestellten Investitionsförderprogramm übernommen werden können, da im Zeitraum zwischen 2013 und 2017 sich bereits jetzt schon eine Unterdeckung von rd. 70 Mio. € ergibt.

Darüber hinaus wird die geplante Erhöhung des Fördersatzes von 85 auf 90 % und die Finanzierung von Streckenmaßnahmen über 3. Mio. EUR ohne Berücksichtigung des Landesinfrastrukturbedarfsplanes zu weiterem Finanzbedarf führen. Auch die geplante 100 % Förderung für haushaltsschwache Kommunen sowie – wie dem Vernehmen nach ebenfalls möglich- die 100 %ige Förderung von DB Maßnahmen erhöhen den Finanzdruck.

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

Vor dem Hintergrund der in den letzten 10 Jahren gesunkenen Mittel zur Finanzierung der Ausbildungsverkehre, auch unter Einbezug anderer sozial indizierter Tickets wie dem SozialTicket, ist eine grundsätzliche Aufstockung der jetzigen Ausgleichszahlungen in Höhe von 130 Mio € sinnvoll. Schon heute ist klar, dass aufgrund der gesunkenen Mittel die Wirtschaftlichkeit einzelner Tarifprodukte grundsätzlich in Frage zu stellen ist. Durch reine Tarifmaßnahmen, wie Preisan-

passungen, ist ein Ausgleich des entstandenen Deltas, auch vor dem Hintergrund der Aufgabe des ÖPNV im Hinblick auf die Daseinsvorsorge, nicht möglich. Eine Zweckbindung der Fördermittel ist aber nicht immer zielführend (z.B. Problem der Über- bzw. Unterkompensation beim SozialTicket). Im Hinblick auf die Finanzierung des SozialTickets sollte der im Koalitionsvertrag zugesagte Ausgleich der Mindereinnahmen weiterhin eingefordert werden. Unter Umständen (z.B. bei voller Ausschöpfung des Potentials) müssen diese Mittel aufgestockt werden.

Insgesamt besteht daher die Auffassung, dass sowohl die Ausgleichszahlungen in Höhe von heute 130 Mio. Euro, als auch die Ausgleichszahlungen zum Sozialticket einer dynamisierung unterliegen sollten.

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

Ein Schwachpunkt bei den „Finanzierungstöpfen“ ist die mangelnde Flexibilität. Es ist keine perspektivische Betrachtung bzw. mittelfristige Planung möglich. Die jährliche Abgrenzung führt dazu, dass Mittel ungenutzt zurückgegeben werden müssen (z. B. Mittel S13), die gut an anderer Stelle eingesetzt werden können. Es müsste z.B. insgesamt sichergestellt werden können, dass nicht verbrauchte Mittel dem Verwendungszweck erhalten bleiben und in den Folgejahren dadurch mehr Mittel zur Verfügung stehen. Ein Versickern im Allgemeinen Haushalt muss ausgeschlossen werden.

Um die Investitionsförderprogramme – insbesondere zur Erneuerung der Stadtbahnen in NRW – zu stärken, müsste der Bund eigene Mittel zur Verfügung stellen. Dies könnte beispielsweise durch einen höheren Anteil der Mehrwertsteuer oder Mauteinnahmen zur Finanzierung des ÖPNV-Bereichs erreicht werden.

Den Kooperationsräumen sollten –wie im 1. ÖPNVG Änderungsgesetz Entwurf vorgesehen– eine flexible Nutzung der pauschalen Fördermittel (bis 30 % Verschiebung) zugestanden werden. Zudem sollte der Zeitraum der Verwendungsmöglichkeiten den Realitäten in der Bauindustrie angemessen angepasst werden. Eine halbjährige Flexibilisierung bei § 12 reicht nicht aus.

Das Land sollte sich von der Finanzierung von Leuchtturmprojekten verabschieden. Vorrangig sollte durch flächendeckende Maßnahmen das Gesamtsystem Infrastruktur leistungsfähiger gemacht werden (Lückenschlüsse, zusätzliche Weichen etc.). Hierzu sollte eine Prioritätenliste erarbeitet werden.

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?

Prognosen, die darauf abzielen, den finanziellen Bedarf von Strecken und Gebieten zu bewerten, sind uns nicht bekannt. Das vom Land in Auftrag gegebene Gutachten zur Ermittlung des Finanzbedarfs im SPNV beruht auf der Auswertung von Verkehrsverträgen und einer möglichen Kostenentwicklung. Prognosen hinsichtlich Mobilitätsbedürfnis, demografischer Entwicklung, Güterverkehr vs. SPNV etc. würden nicht angestellt. Andere Auswertungen wie z.B. vom VDV oder BAG SPNV haben einen globalen Ansatz und treffen Aussagen zum Gesamtsystem.

Die Verteilung öffentlicher Mittel krankt sowohl bundes- als auch landesseitig an der bedarfsorientierten Betrachtung. Zur Vermeidung politischer Konflikte werden Mittel möglichst so verteilt, dass der Status quo-Bedarf hin oder her möglichst unangetastet bleibt.

13. Zur Gewichtung einer Betriebsleistung zur Ermittlung der Förderpauschalen: Haben sich aus Ihrer Sicht die Faktoren für die kapazitäts- und qualitätsbezogene Gewichtung bewährt?

Die Frage wird nicht verstanden.

14. Wenn nicht oder nicht ausreichend: Fehlt es an weiteren Anreizen, um den Kapazitätsausbau zu stärken und die Qualität zu verbessern?

Die Frage wird nicht verstanden. Welche Anreize und für wen sind generell gemeint?

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?

Nein, das Gesetz selbst schafft keinerlei Anreize / Impulse, um gegenüber anderen Verkehrsträgern –insbesondere dem IV- an Attraktivität zu gewinnen. Erforderlich wären strategische Entwicklungskonzepte auf NRW-Basis mit Mittel- und Langfristperspektiven (2017/2030), die eine klare Vorstellung zur Entwicklung der Mobilität in NRW mit der Formulierung von Lösungsansätzen und Handlungsalternativen beinhalten würden. Auch eine klare Position auf NRW-Ebene zum Modal Split zu Gunsten des ÖPNV –insbesondere vor dem Hintergrund der vorhandenen Klimaschutzziele- wäre zielführend. Im Übrigen verweisen wir hier auf die zu entwickelnden Konzepte der ÖPNV-Zukunftskommission, deren Ergebnisse ggfs. im Rahmen einer späteren Novelle zum ÖPNVG berücksichtigt werden sollten.

Das Gesetz gibt es in seinen Grundzügen seit 1996. Folgende Änderung hat es seither gegeben:

- Regionalisierungsgesetz NW von 1996, erforderlich durch die Eisenbahnstrukturreform des Bundes im Jahr 1994,
- ÖPNVG NRW von 2003,
- Novellierung des ÖPNVG NRW zum Jahr 2008,
- Novellierung des ÖPNVG NRW zum Jahr 2012.

Das Gesetz hat sich dahingehend bewährt, dass es von seiner Grundstruktur geeignet ist, den Kooperationsräumen zur Erhaltung des Bestandsangebotes Spielräume einzuräumen, um die Attraktivität des ÖPNV für den Bürger zu steigern (s. kontinuierliche Steigerungsraten der Fahrgastzahlen).

Zur Stärkung der Bemühungen der Kooperationsräume „pro ÖPNV“ könnte eventuell eine Umverteilung der Entflechtungsgesetzmittel zu Gunsten des ÖPNV erfolgen. Bisher wurden von den Entflechtungsgesetzmitteln jeweils 50% für IV und für ÖV vorgesehen. Durch eine Umverteilung z.B. auf 60% für den ÖV und nur noch 40% für den IV mittels einer jährlichen Verschiebung von 2% zu Gunsten des ÖV, könnte eine Stärkung des ÖV erfolgen.

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

Nein, dies halten wir für kontraproduktiv. Diese Diskussionen werden schon seit langem geführt. Volkswirtschaftliche Ansätze bringen häufig bessere Ergebnisse, können sich aber gegen betriebswirtschaftliche Ansätze nicht durchsetzen, insbesondere wenn kommunale Haushalte betroffen sind und die finanziellen Mittel fehlen, sich die volkswirtschaftliche Betrachtung zu leisten.

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

Positiv. Es handelt sich um einen Schritt in die richtige Richtung. Hinsichtlich Perspektive und Weiterentwicklung des ÖPNV verweisen wir auf die Beantwortung der anderen Fragen.

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

Nein, siehe Stellungnahme zu Frage Nr. 9.

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

Siehe Stellungnahme zur Frage Nr. 11 (Wiedereinsatz rückfließender Mittel (z. B. S13), Bund: Mauteinnahmen, Anteil an der Mehrwertsteuer)
Außerdem: Überprüfung der Notwendigkeit von Maßnahmen (Z. B. S13)

20. Über Kommunalumlagen oder welche Leistungseinschränkungen im SPNV?

Im VRR wird bereits heute eine Kommunalumlage erhoben. Sollte darüber hinaus eine gesetzliche Verpflichtung zur Zahlung einer Umlage verankert werden, wird dies zwangsläufig zu Leistungskürzungen führen. Für fast alle Kommunen ist eine zusätzliche finanzielle Belastung nicht tragbar. Im Falle von Leistungseinschränkungen sind die Auswirkungen auf das System SPNV zu prüfen. Häufig fehlt die Zuständigkeit, Alternativangebote zu machen. Sollte z.B. ein Schienenverkehr durch Busverkehr ersetzt werden, würde das nach heutiger Gesetzeslage durch den kommunalen Aufgabenträger erfolgen müssen, zu dessen finanziellen Lasten.

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

Für den VRR-Raum sind aktuell in den Förderkatalogen, die gem. § 12 ÖPNVG NRW von den Zweckverbänden aufzustellen sind, rd. 274,3 Mio. € durch Bewilligungsbescheide gebunden. Darüber hinaus sind noch weitere rd. 260,1 Mio. € eingeplant für Fördervorhaben, die noch zur Bewilligung anstehen. Diese Zahlen stehen unter dem Vorbehalt, dass ein Fördersatz von 85% gewährt wird (aktuelle gesetzliche Regelung). Unter der Prämisse, dass der Fördersatz auf 90% steigt ergeben sich für die bereits gebundenen Mittel keine Veränderungen (Rechtskraft des bestehenden Zuwendungsbescheides) und für die eingeplanten Mittel überschlägig eine Summe von 275,4 Mio. €.

Zum Reinvestitionsbedarf (Erneuerungsbedarf) wird auf die ermittelten Zahlen des VDV verwiesen.

Zur Umsetzung der landesweiten Einführung der 3. Stufe des Elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM3) ergibt sich ein geschätzter Investitionsbedarf im niedrigen dreistelligen Millionenbereich. Möglich sind auch Betreibermodelle. EFM3 bietet neben einer Vereinfachung des Systems

auch die Lösung für die Umsetzung einer Tariflösung die den Besonderheiten der Kooperationsräume Rechnung trägt ohne die Problematik von Übergangstarifen etc.

Siehe zum Thema EFM3 auch die Antworten nachfolgender Fragestellungen.

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

Jede Maßnahme ist zu begrüßen, die zu einer Qualitätssteigerung der Beförderungsleistung und damit zu einer möglichen Nachfragesteigerung führt. Insbesondere vor dem Hintergrund des demographischen Wandels (Altern der Bevölkerung etc.) wird der barrierefreie Ausbau für mobilitätseingeschränkte Personen immer mehr an Bedeutung gewinnen. Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass auf Grund fehlender Mittel diese Maßnahmen in Konkurrenz zu anderen Investitionsmaßnahmen im ÖPNV stehen.

Letztendlich handelt es sich um eine konsequente Übertragung der Regelungen des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes (BGG).

Es bedarf jedoch zur Umsetzung der entsprechenden finanziellen Unterstützung. Der VRR hat sich die Frage der Barrierefreiheit im SPNV insoweit zu eigen gemacht und die Diskussion über eine einheitliche Bahnsteighöhe begonnen (Standard-Bahnsteighöhe = 76 cm), mit der eine vollständige Barrierefreiheit im S-Bahn-Netz angestrebt wird.

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

Jede neu zu bewilligende ÖPNV-Infrastruktur muss für mobilitätseingeschränkte Personengruppen barrierefrei zugänglich sein. Insofern kann hinsichtlich der Größenordnung bei der Förderung nach § 12 ÖPNVG auf die Stellungnahme zur Frage Nr. 21 verwiesen werden.

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

Der VRR verfügt hierzu über keine ausreichenden Informationen über den ÖSPV. Wir verstehen die Frage so, dass es sich dabei um die Umsetzung einer einheitlichen Bahnsteighöhe handelt. Der VRR hat sich mit der Thematik bereits befasst. Zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit bleibt nur, alle Bahnsteige auf 76 cm umzurüsten. Betriebliche Optimierungen ergeben sich dabei in der durchgängigen Einsatzmöglichkeit der Fahrzeuge (Durchtauschbarkeit). Betriebliche Abläufe können flexibler und besser gestaltet werden. Betriebliche Einsparungen sind nicht bezifferbar. Herstellen der Barrierefreiheit ist in erster Linie ein Kostenfaktor. Mit einer einheitlichen Bahnsteighöhe, den passenden Fahrzeugen und einen barrierefreien Zugang zu den Stationen lassen sich verbesserte Fahrgastwechselzeiten (> höhere Pünktlichkeit) und reibungslosere Betriebsabläufe erzielen.

Ziel der Barriere Freimachung von Haltestellenkanten ist, dass mobilitätseingeschränkte Personengruppen ungehindert in die Fahrzeuge gelangen. Optimierungspotential in betrieblicher Hinsicht wird aus Sicht der Förderung nur untergeordnet betrachtet. Im Busbereich sind allerdings pro Haltestelle nur wenige betriebliche Optimierung zu erwarten, wenn überhaupt nur bei den Haltezeiten in der Größenordnung von wenigen Sekunden pro Haltestelle.

Die Fahrzeugbeschaffungskosten und – Fahrzeugunterhaltungskosten werden durch Standardisierung nachhaltig günstiger.

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?

Innovative Maßnahmen sollten weiterhin einen Förderzugang haben

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?

Grundsätzlich ist gegen den Gedanken einer Flexibilisierung bei der Verteilung der Finanzmittel nichts einzuwenden. Voraussetzung hierzu ist eine sach- und bedarfsgerechte Vorgehensweise, wie es z.B. mit den Anpassungen bei Veränderungen von Infrastrukturkosten vorgesehen ist. Eine missbräuchliche Anwendung ist dabei auszuschließen (Sanktionierung).

Juristisch ist gegen eine Zuschreibung der Pauschale durch eine Rechtsverordnung nichts einzuwenden, da der Gesetzesvorbehalt nur bei der Eingriffsverwaltung gilt.

Hinzuweisen ist allerdings darauf, dass das Benehmen ein Minus gegenüber dem Einvernehmen darstellt. Einvernehmen heißt Zustimmung, Benehmen bedeutet Einräumung der Möglichkeit der Kenntnisnahme und der Möglichkeit zur Stellungnahme, unabhängig von der Frage, ob die Stellungnahme zu berücksichtigen ist. Dem Ministerium werden damit u.U. weitgehende Kompetenzen ohne Beteiligung der Legislative (im Gegensatz zur aktuellen, aber im Einklang mit früheren Fassungen des Gesetzes) eingeräumt. Der Vorteil ist allerdings die Erhöhung der Flexibilität und die Eröffnung der Möglichkeit, schneller auf sich ändernde Sachverhalte reagieren zu können.

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?

Der Infrastrukturfinanzierungsplan sollte weiterhin im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss erstellt werden.

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

Es gibt drei Möglichkeiten, diesen stark steigenden Kostenblock so zu gestalten, dass es zu keiner zu hohen Belastung der Aufgabenträger in Zukunft mehr kommt:

Möglichkeit 1 – Festlegung einer Steigerungsrate für die Infrastrukturkosten

Es besteht die Möglichkeit, dass der Eigentümer der DB Infrastrukturbetreiber soweit Einfluss auf den Unternehmensbereich nimmt, dass die Infrastrukturkosten in den nächsten Jahren garantiert nur noch mit der gleichen Dynamik steigen wie die Regionalisierungsmittel. Entsprechend müssten die Kostensteigerungen auf 1,5 % begrenzt werden.

Möglichkeit 2 – Anpassung der Dynamisierung der Regionalisierungsmittel durch Bund und Land
Zurzeit steigen die Regionalisierungsmittel mit 1,5 % pro Jahr und damit deutlich geringer als die Infrastrukturkosten. Soweit die Steigerung der Infrastrukturkosten nicht gebremst werden kann,

müssen die Regionalisierungsmittel durch Bund und Land soweit erhöht werden, dass die Aufgabenträger weiterhin in der Lage sind, ein attraktives Angebot zu finanzieren.

Möglichkeit 3 – Übernahme der Infrastrukturkosten für den Nahverkehr direkt durch Bund und Land

Um die Verkehrsunternehmen und die Aufgabenträger im Nahverkehr von den Risiken und regelmäßigen Verwerfungen der Infrastrukturkosten zu befreien, könnten die Regionalisierungsmittel in entsprechender Höhe durch den Bund gekürzt und damit die Infrastrukturkostennutzung für den Nahverkehr kostenfrei ermöglicht werden.

s. auch Stellungnahme zu 8

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?

Diese Informationen liegen den Kooperationsräumen in Summe nicht vor.

Von den in NRW zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmitteln wird ein großer Teil für die Nutzung der Trassen und Stationen der DB Netz verwendet. Im Jahr 2011 wurden rund 41 % der Regionalisierungsmittel für die Nutzung der Trassen verwendet, rund 9 % für die Stationsnutzung. Insgesamt wird damit rund die Hälfte aller Regionalisierungsmittel direkt an die Infrastrukturbetreiber durchgeleitet.

Angesichts der Steigerungsraten der Infrastrukturkosten, die deutschlandweit deutlich über der Steigerung der Regionalisierungsmittel um 1,5 % pro Jahr liegen, entwickelt sich dieser Kostenblock sehr problematisch – zumal praktisch keine Möglichkeit zur Gegensteuerung besteht. So sind die SPNV-relevanten Trassenkosten sowie die Stationskosten von 2002 bis 2011 pro Jahr im Schnitt um 2,4 bis 2,5 % gestiegen [Quelle: BNetzA: Marktuntersuchung Eisenbahnen 2009, sowie VRR-eigene Berechnungen]. Damit wächst der prozentuale Anteil der Infrastrukturkosten an den insgesamt verfügbaren Mitteln von Jahr zu Jahr.

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?

Transparenz wird nicht hergestellt. Nachvollziehbare Gründe für die Erhöhung der Stationspreise liegen im Einzelnen nicht vor. Dies hat in der Vergangenheit und wird auch in Zukunft immer wieder zu Problemen führen. (s. auch Stellungnahme zu Punkt 8)

Das Stationspreissystem der DB gilt bundesweit nach den gleichen Kriterien. Räumliche Unterscheidungen bestehen lediglich bezogen auf die Bundesländer. Insoweit gibt es keine Begründungen über die Änderung der Stationspreise auf Zweckverbandsebene. Nach aktuellem Stand sind keine gravierenden Änderungen im Stationspreissystem zu erwarten, die zu Verschiebungen im Finanzierungsbedarf bei den Zweckverbänden führen wird. Für zukünftige Veränderungen ist nach unserem Verständnis die Rechtsverordnung das Instrument, mit dem die Anpassungen flexibel umgesetzt werden sollen.

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?

Einsparungen sind nicht entstanden.

Der Einfluss öffentlicher Mittel auf die Infrastrukturentgelte ist sowohl für die SPNV-Aufgabenträger als auch die Bundesnetzagentur als Eisenbahnregulierungsbehörde unklar. Die Bundesnetzagentur hat dies zuletzt in ihrer Entscheidung aus März 2010 zum Trassenpreissystems (TPS 05) der DB Netz AG festgestellt.

Einsparungen sind darüber hinaus auch nicht zu erwarten, denn die die DB Netz AG leistet den größten Beitrag zum Konzerngewinn und hat sich zur größten Profitquelle entwickelt (Quelle u.a. Wirtschaftswoche vom 30.03.2009).

s. auch Stellungnahme zu 8

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?

Nein.

Durch die Kategorisierung von Stationen und fehlenden Angaben zu Kostenkomponenten ist eine Prüfung im Detail nicht möglich. Das System sieht auch keine stationsscharfe Betrachtung vor.

Beim Netz ist die Trassennutzung auf den unterschiedlichen Gleiskategorien nachvollziehbar. Erkenntnisse darüber, warum welche Trasse wie teuer ist, liegen nicht vor.

s. Stellungnahme zu 8,28 - 31

33. Wie beurteilen Sie die vorgesehene neue Schlüsselung der ÖPNV-Pauschale unter Einbeziehung auch von Bedarfsverkehren?

Bedarfsverkehre sind u.a. ein Lösungsansatz zur Aufrechterhaltung von ÖPNV-Leistungen im ländlichen Raum. Die Einbeziehung der Bedarfsverkehre in die ÖPNV-Pauschale wird daher begrüßt.

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

Es ist davon auszugehen, dass insbesondere finanzschwache Kommunen (Nothaushalt) hiervon profitieren. Es wird erwartet, dass nun auch diese finanzschwächeren Gemeinden verstärkt Fördervorhaben anmelden, da der Eigenmittelaufwand für die Kommunen sinkt. Im Gegenzug werden die Fördermittel aufgrund der vorgesehenen Kürzung knapper. Die Förderung aller notwendigen Infrastrukturmaßnahmen ist zukünftig nicht mehr möglich.

Das bedeutet, dass entweder der maximale Fördersatz nicht gewährt werden kann und eine stärkere Priorisierung erfolgen wird

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

Generell ist festzuhalten, dass das Bundesland NRW im Vergleich zu den anderen Bundesländern sowohl aus dem Entflechtungsgesetz als auch aus dem Bundesregionalisierungsgesetz zu wenig erhält. Das ländlich geprägte Bundesland Bayern wird beispielsweise gegenüber dem Bundesland NRW, mit seinen vielen Großstädten und den damit verbundenen Verkehrsproblemen (insbesondere in der Metropolregion Rhein-Ruhr), deutlich bevorzugt. Siehe Vergleich:

	Bayern	NRW
Einwohner (EW)	12,6 Mio.	17,8 Mio.
Mittel aus dem Entflechtungsgesetz	rd. 196 Mio. € (entspricht 15,56 € pro EW)	rd. 260 Mio. € (entspricht 14,61 € pro EW)
Mittel aus dem Bundesregionalisierungsgesetz	1.061,3 Mio. € (entspricht 84,23 € pro EW)	1.116,5 Mio. € (entspricht 62,72 € pro EW)

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

Nein.

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

Mindestens in gleicher Höhe wie bisher, besser dynamisiert mit einem Faktor von 1 bis 3 % pro Jahr.

38. Wie bewerten Sie die im Gesetzentwurf enthaltenen Vorgaben zur Fortentwicklung der Gemeinschaftstarife im ÖPNV?

Der im Gesetz geforderte Gemeinschaftstarif NRW ist nicht zielführend, da dieser den Spezifika der einzelnen Kooperationsräume nicht Rechnung trägt. Die Fortentwicklung von Gemeinschaftstarifen pro Kooperationsraum wird vom VRR unterstützt, da sie eine Tarifierung die der Bevölkerungsstruktur, dem Angebot und der Siedlungsdichte etc. in dem jeweiligen Kooperationsraum folgt erlaubt. Diese Lösung führt jedoch unweigerlich zu Problemen an den Kooperationsraumgrenzen oder der landesweiten Durchtarifierung und damit zu einer Verkomplizierung des ohnehin schon vom Kunden als sehr komplizierten wahrgenommenen Systems.

Eine Lösung stellt hier ein Check-In / Check-Out-System (EFM3 = Elektronisches Fahrgeldmanagement der Stufe 3) dar. Hiermit wird eine Tarifierung auf Basis von Parametern wie z.B. Strecke (km) oder Zeit (min) ermöglicht mit der sich Verbundraum-, ja sogar Produktscharf (Bus / Bahn) Leistungen einpreisen und auch abrechnen lassen. Der Fahrgast kann in diesem System ohne Waben- Zonen-, Übergangstarifproblematiken beachten zu müssen einsteigen und an seinem Zielort aussteigen ohne Sorge haben zu müssen ggf. keinen gültigen Fahrschein zu haben.

39. Welche sachlichen Gründe sehen Sie für die vorgeschlagene Änderung in § 5 Absatz 3 Satz 2?

Keine.

Der im Gesetz geforderte Gemeinschaftstarif NRW ist nicht zielführend, da dieser den Spezifika der einzelnen Kooperationsräume nicht Rechnung trägt. Die Fortentwicklung von Gemeinschafts-

tarifen pro Kooperationsraum erlaubt eine Tarifierung die der Bevölkerungsstruktur, dem Angebot und der Siedlungsdichte etc. in dem jeweiligen Kooperationsraum folgt. Diese Lösung führt jedoch unweigerlich zu Problemen an den Kooperationsraumgrenzen oder der landesweiten Durchtarifierung und damit zu einer Verkomplizierung des ohnehin schon als vom Kunden als sehr komplizierten wahrgenommenen Systems.

Eine Lösung stellt hier Check-In / Check-Out-Systems (EFM3 = Elektronisches Fahrgeldmanagement der Stufe 3) System dar. Hiermit wird eine Tarifierung auf Basis von Parametern wie z.B. Strecke (km) oder Zeit (min) ermöglicht mit der sich Verbundraum-, ja sogar Produktscharf (Bus / Bahn) Leistungen einpreisen und auch abrechnen lassen. Der Fahrgast kann in diesem System ohne Waben- Zonen-, Übergangstarifproblematiken beachten zu müssen einsteigen und an seinem Zielort aussteigen ohne Sorge haben zu müssen ggf. keinen gültigen Fahrschein zu haben.

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?

Ein Gemeinschaftstarif NRW kann die Kooperationsraumspezifika in Bezug auf z.B. Siedlungsdichte oder Angebot nicht abbilden ohne damit über die Maßen kompliziert zu werden und ist von daher abzulehnen.

Eine Lösung stellt hier Check-In / Check-Out-Systems (EFM3 = Elektronisches Fahrgeldmanagement der Stufe 3) System dar. Hiermit wird eine Tarifierung auf Basis von Parametern wie z.B. Strecke (km) oder Zeit (min) ermöglicht mit der sich Verbundraum-, ja sogar Produktscharf (Bus / Bahn) Leistungen einpreisen und auch abrechnen lassen. Der Fahrgast kann in diesem System ohne Waben- Zonen-, Übergangstarifproblematiken beachten zu müssen einsteigen und an seinem Zielort aussteigen ohne Sorge haben zu müssen ggf. keinen gültigen Fahrschein zu haben.

Bei einer Beibehaltung der Gemeinschaftstarife bedarf es u.E. einer Klarstellung in der Formulierung des Gesetzestextes in der Form, dass sich die Bildung von Gemeinschaftstarifen auf die jeweiligen Kooperationsräume bezieht. Siehe auch Beantwortung Frage 39.

41. 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?

Es wird zusätzlich bürokratischer Aufwand entstehen, der sich materiell aber nicht ohne weiteres beziffern lässt. Je kleinteiliger ein Bericht, desto aufwendiger die Erstellung. Die Erwartungshaltung des Landes über den Detaillierungsgrad ist uns nicht bekannt. Sollte das Land eine Art Rechenschaftsbericht der Kooperationsräume einfordern, hätte dies sicher eine andere Qualität und einen deutlich höheren Aufwand als wenn es sich um eine Art Fortschrittsbericht handelt. Im Übrigen sind dem Land fast alle Informationen bereits heute durch seine Mitwirkung in den Landesarbeitskreisen und den Kompetenzzentren zugänglich.

42. 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?

Der Ansatz zur Verteilung der Investitionsmittel aus fachlicher Sicht zu begründen ist generell erst einmal zu begrüßen. Allerdings erscheint eine Verteilung der Mittel auf Grundlage von gefahrenen Personen-km sinnvoller, bzw. dieser Faktor sollte zumindest in den vorliegenden Berechnungen eingebunden werden. Die Verkehrsprobleme entstehen dort, wo ein erhöhter Beförderungsbedarf besteht und nicht dort, wo viel Fläche aber kaum Einwohner sind.

43. 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?

./.

44. 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?

./.

45. Welche Mindeststandards hinsichtlich Tarifgestaltung auch im Hinblick auf den NRW-Tarif, Fahrgastkomfort und Klimaschutz sollten landeseinheitlich geregelt werden?

Die Themenkomplexe sollten aus einem gesamtkonzeptionellen Ansatz heraus beantwortet werden. Erforderlich wären strategische Entwicklungskonzepte auf NRW-Basis mit Mittel- und Langfristperspektiven (2017/2030), die eine klare Vorstellung zur Entwicklung der Mobilität in NRW mit der Formulierung von Lösungsansätzen und Handlungsalternativen beinhalten würden. Auch eine klare Position auf NRW-Ebene zum Modal Split zu Gunsten des ÖPNV –insbesondere vor dem Hintergrund der vorhandenen Klimaschutzziele- wäre zielführend. Im Übrigen verweisen wir hier auf die Konzepte der ÖPNV-Zukunftskommission, deren Ergebnisse ggfs. im Rahmen einer späteren Novelle zum ÖPNVG berücksichtigt werden sollten.

Multi- und intermodale Verkehrskonzepte bedürfen einer flexiblen Tarifierung, flexibler Vertriebsinfrastruktur und einer flexiblen, umfassenden Information. Die technischen Systeme der heutigen ÖPNV-Landschaft sind an diese Anforderungen erst anzupassen. Hier sieht der VRR die vertriebliche Fortentwicklung und Umsetzung eines Check-In / Check-Out-Systems (EFM3 = Elektronisches Fahrgeldmanagement der Stufe 3) aus Kundensicht sowie auf Grund der hiermit verbundenen wirtschaftlichen Synergien als Lösungsansatz auch für tarifliche Fragen. Durch Check-In / Check-Out-Vertriebssysteme werden heute existierenden Diskussionen um Tarifharmonisierungen obsolet. (Elektronische) Tarifmodelle im Rahmen von Check-In / Check-Out-Systemen entwickeln sich aus Kundensicht technisch im Hintergrund ab. Übergangstarifproblematiken stellen sich nicht mehr.

Die bestehenden Systemlandschaften sind so zusammenzuführen und kompatibel zu machen, dass ein in sich geschlossenes vernetztes und mandantenfähiges Datennetzwerk entsteht, aus dem die sog. Mobilitätsplattformen schöpfen.

Nahverkehrspläne sollten die integrativen Ansätze der Mobilität strukturierend, standardisierend und reglementierend abbilden, um ein zielgerichtetes Handeln und finanzieren aller Akteure im ÖPNV zu gewährleisten.

46. Wie bewerten Sie die neuen Vorgaben zur kooperationsraumübergreifenden Zusammenarbeit der Zweckverbände?

Selbstkritisch betrachtet kann die Zusammenarbeit der Kooperationsräume untereinander noch optimiert werden.

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?

Die generellen Strukturen - langfristig angelegter Bedarfsplan (ca. 10 bis 15 Jahre) und mittelfristige Ausbaupläne (Fortschreibung ca. alle 5 Jahre) – bestehen schon seit Jahrzehnten, lediglich die Bezeichnungen haben sich etwas verändert (ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan statt Ausbauplan). Von daher wird vom Grundsatz her keine andere Handhabung erwartet als in den Jahrzehnten davor.

Allerdings war seit der Novellierung des ÖPNVG zum Jahr 2008 festzustellen, dass das Land von seinen eigenen Regelungen in dieser Hinsicht abgewichen ist. So sollte der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan gem. § 7 Abs. 2 ÖPNVG auf Grundlage des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans (bzw. ÖPNV-Bedarfsplans) erstellt werden. Im Bedarfsplan ist eine große Anzahl von kommunalen Stadtbahnbaumaßnahmen, von denen allerdings keines in den ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan einsortiert worden ist. Vielmehr sollten die Zweckverbände aus ihrer Investitionspauschale diese Vorhaben fördern, obwohl sie nach den Regelungen des § 7 Abs. 2 ÖPNVG als Maßnahmen im besonderen Landesinteresse zu fördern gewesen wären.

Im Gegenzug wurde aber seitens des Landes von den Zweckverbänden verlangt, dass nur solche streckenbezogenen Infrastrukturvorhaben aus Mitteln der Investitionspauschale gefördert werden, die im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan enthalten sind. Dies stellte aus Sicht der Zweckverbände eine nicht nachzuvollziehende Handhabung der Regelung dar.

Es wird nun davon ausgegangen, dass mit der neu eingeführten Regelung diese Handlungen transparenter und nachvollziehbarer werden und nur noch solche Vorhaben im ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Einzug finden, die tatsächlich als Maßnahme im besonderen Landesinteresse auch umgesetzt 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 Transparenz wird nicht sichergestellt. Es sollte zumindest ein jährlicher Bericht erfolgen.

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?

Eine bessere Gewährleistung der Planungssicherheit durch die Festschreibung der Mittelverteilung in einem Landesgesetz wird nicht gesehen. Im Übrigen gelten die Ausführungen/Antworten zur Frage 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?

Aus VRR-Sicht stellt die Reduzierung des %-Satzes von 3 auf 2 als Anteil an der Pauschale zur Verwendung der Finanzierung Allgemeiner Aufgaben zur Zeit kein Problem dar.

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?

Die Frage ist missverständlich. Das Gesetz sieht eine Rückwirkung der Neuverteilung der Pauschale nach § 11 (2) auf den 01.01.2011 vor. Die Verteilung auf die Aufgabenträger nach dem vorgesehenen gesetzlichen Schlüssel weicht z.T. erheblich von dem im VRR zur Anwendung kommenden Schlüssel ab. Soweit mit der Frage bezweckt wird, eine Rückwirkung auszuschließen, würde der VRR dies sehr begrüßen.

52. Sind die Kriterien, die in § 11 Absatz 2 neu formuliert werden, korrekt gewählt und korrekt gewichtet?

Ob der Verteilungsschlüssel aus Betriebsleistung, Einwohner und Fläche richtig gewählt ist, hängt nicht zuletzt von der örtlichen Situation ab. Ob es einen richtigen Schlüssel gibt, der alle Notwendigkeiten korrekt abbildet, erscheint eher unwahrscheinlich.

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

Siehe Stellungnahme zur Frage Nr. 9. Der VRR wird stark benachteiligt.

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

Siehe Beantwortung Frage 26

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

Siehe Beantwortung Frage 26

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

Nach unserer Auffassung gibt es Verteilungskriterien, und zwar die, die von PWC gutachterlich auf Basis der Verkehrsverträge (> Bedarfsanalyse) einschl. der Fortschreibungsparameter festgelegt wurden. Darüber hinausgehende Verteilungskriterien sind nicht notwendig.

Die mit der Rechtsverordnung beabsichtigte Flexibilisierung zielt auf Veränderungen auf der Kostenseite ab (z.B. Anpassung) der Infrastrukturkosten). Da sich Infrastrukturkosten ans dem Preis-

systemen herleiten lassen und den Kooperationsräumen transparent zugeordnet werden können, bedarf es weiterer Verteilungskriterien. Sollte landesseitig beabsichtigt werden, andere als im PWC-Gutachten festgelegte Maßstäbe für die Verteilung der Pauschale auf die Kooperationsräume in die Rechtsverordnung zu implementieren, würde dies den Absprachen zwischen Kooperationsräumen und Land zuwider laufen.

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

Bezogen auf die Investitionspauschale wird der NWL-Bereich gegenüber dem VRR- und NVR-Bereich bevorzugt. In den durch Ballungszentren geprägten beiden Zweckverbänden werden massiv Investitionsmittel abgezogen. Lediglich der ländlich geprägte Bereich des NWL kann seine Investitionspauschale trotz landesweiter Mittelkürzung sogar aufstocken.

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

Die demographische Entwicklung findet u.E. nur Berücksichtigung in dem Verteilungsschlüssel des §12 (2) ÖPNVG, in den die Einwohnerzahl einfließt.

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

Bevor man hierbei eine Aussage treffen kann, müssten die Fahrgastzielgruppen genauer definiert werden. Zielgruppenspezifische Auswirkungen ergeben sich u. E. aus dem ÖPNVG nicht.

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

Die Frage ist missverständlich. Einen ÖPNV-Bedarfsplan gab und gibt es bereits schon seit mehreren Jahrzehnten. Im ÖPNVG NRW von 2003 wurde dieser lediglich nur als Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan im Kontext zur IGVP umbenannt. Die IGVP hatte zum Ziel, durch geeignete Verkehrsplanungsinstrumente (*Prognoseberechnung zur Ermittlung von Verkehrsstärken bei Neu- und Ausbaumaßnahmen mit Hilfe eines Verkehrssimulationsprogrammes sowie die Ermittlung eines Nutzen-Kosten-Quotienten auf Basis einer vereinfachten Standardisierten Bewertung*) die Ermittlung des Bedarfs sowohl für ÖPNV-Infrastrukturen als auch für Landesstraßen zu standardisieren und zu vereinheitlichen. Ergebnis der IGVP sollte ein verkehrsträgerübergreifender (*für Landesstraßen und ÖPNV*) Bedarfsplan - sogenannte Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan - sein. Im Zuge der Umsetzung der IGVP zwischen 2002 und 2006 wurde jedoch festgestellt, dass sektorale Bedarfspläne zielführender sind. Die Verkehrsplanungsinstrumente haben sich jedoch generell bewährt.