



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

STELLUNGNAHME
16/117

Alle Abg

Köln, den 25. September 2012

Stellungnahme

des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen NRW

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

über das

„Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr
(ÖPNVG NRW)“

am 1. Oktober 2012

Die geplante Novelle des ÖPNVG NRW entwickelt einige Punkte sachgerecht fort, wie die Neuregelung der ÖPNV – Pauschale nach § 11 Abs. 2. Allerdings gibt es fünf Regelungskomplexe, die aus Sicht des VDV NRW dringend der Überarbeitung bedürfen:

- Von einer Kürzung der pauschalen Investitionsförderung nach § 12 um 30 Mio. € auf lediglich 120 Mio. € ist dringend abzusehen, weil objektiv erhebliche Investitionsnotwendigkeiten bestehen. Die Straßen-/U-Bahn - Systeme in NRW müssen in den kommenden 5 Jahren rd. 1,1 Mrd. € in Erneuerungsmaßnahmen investieren. Davon können sie bestenfalls ein Viertel selbst finanzieren. Deshalb ist die Dotierung mindestens beizubehalten und es ist in den Verwaltungsvorschriften unmissverständlich klarzustellen, dass diese Erneuerungsinvestitionen förderfähig sind. Andernfalls wäre eine schleichender, aber umfassender Substanzverzehr die unmittelbare Folge.
- Die Kürzung der pauschalen Investitionsförderung nach § 12 wird in der Gesetzesbegründung damit gerechtfertigt, dass Mittel in der Vergangenheit für Maßnahmen niederer Priorität verwandt wurden. Um das für die Zukunft auszuschließen, sind die Kriterien, die zu dieser Beurteilung geführt haben, offen zu legen.
- Generell sollte die Entscheidung und Abwicklung der Fördermaßnahmen transparenter gestaltet werden.
- Der RRX ist für NRW ohne Zweifel ein, wenn nicht das wichtigste Bahnprojekt. Trotzdem erscheint es wenig sinnvoll, schon heute Eckpunkte in der ÖPNV-Pauschalen-Verordnung zu determinieren, ohne vorher die Finanzierung von Investition, Fahrzeugbeschaffung und Betrieb hinreichend konkret geregelt zu haben. Letztlich können daraus Mittelbindungen und für die Kommunen finanzielle und Haf-

tungsrisiken in einem heute noch nicht bestimmbar Ausmaß folgen. Es sollte erst ein Konsens über die grundsätzliche Vorgehensweise mit den Zweckverbänden (und den die Zweckverbände tragenden Kommunen) erzielt und zeitgleich der Finanzaufwand bestimmt und den Beteiligten zugeordnet werden, bevor es zu ersten Umsetzungsschritten kommt.

Bei diesem Vorgehen kann auch ausgeschlossen werden, dass es zu Finanzierungspässen bei anderen, insbesondere begonnenen oder planerisch abgeschlossenen Vorhaben kommt. Da dies seriös nicht vor der Neufestsetzung der Regionalisierungsmittel 2014 nicht möglich ist, sollte mit verpflichtenden Regelungen bis dahin abgewartet werden.

- Die Entwicklung eines nahverkehrsraumweiten Tarifs ist prinzipiell sinnvoll, aber kein Selbstzweck. Angesichts der rückläufigen Finanzausstattung ist darauf zu achten, dass es bei der Tarifharmonisierung und der Durchtarifizierung zu keinen Einnahmeverlusten der Unternehmen kommt und die durch Ausdifferenzierung der Tarife erreichte Marktdurchdringung auch zukünftig erhalten bleibt.

Zu den Fragen im einzelnen:

Frage 1: Erweiterung des Anwendungsbereichs auf Seilbahnen

Seilbahnen können, richtig eingesetzt, eine sinnvolle Ergänzung des Portfolios der ÖPNV-Verkehrsträger darstellen und zwar besonders dort, wo ein hohes, kontinuierliches Punkt zu Punkt - Verkehrsaufkommen besteht, wie z. B. zwischen räumlich benachbarten Bahnhöfen bzw. zwischen Flughafen und Bahnhof. Zumindest sollte ein hohes, kontinuierliches Verkehrsaufkommen an Quelle/Ziel zu beobachten sein. Hinzutreten sollten weitere Umstände wie eine schlechte Erschließungsmöglichkeit mit vorhandenen ÖPNV-Verkehrsträgern. Um in der Folge eine Fehlallokation von öffentlichen Mitteln zu vermeiden, ist eine, wie im Gesetzentwurf vorgesehen, tarifliche Integration in vorhandene ÖPNV-Verbundstrukturen notwendig. Vor diesem Hintergrund würde der VDV NRW die Gesetzesänderung begrüßen.

Fragen 2 – 7: RRX

Aus juristischer Sicht erscheint die Aufnahme des RRX in § 2 „Grundsätze“ nicht zwingend. Geht man davon aus, dass Gesetze generell – abstrakt regeln sollen, würde dies gegen die Aufnahme eines konkreten Projektes in das Gesetz sprechen. Dies gilt besonders für die Aufnahme in den Regelungsabschnitt „Grundsätze“.

Materiell ließen sich abweichende Planungen der Zweckverbände auch auf anderem Wege, beispielsweise über die Bestimmung des landesweit bedeutsamen SPNV-Netzes (§ 7 Abs. 3) kanalisieren.

Andererseits ist der RRX in erster Linie ein Infrastrukturprojekt der Bundeseisenbahnen. Als solches ist dessen Umsetzung in erheblichem Umfange von der Finanzierung aus Bundesmitteln abhängig. Mit der Aufnahme in das ÖPNVG dokumentiert das Land NRW bestmöglich seine Umsetzungsabsicht. Da Projekte aus NRW, für die eine Bundesförderung notwendig ist, oftmals nachrangig priorisiert wurden, ist die Aufnahme des RRX in das Gesetz als politische Willensbekundung zumindest folgerichtig und nachvollziehbar.

Die Achse Dortmund – Duisburg - Köln gehört zu den stärkst belasteten Relationen in NRW, wenn nicht sogar bundesweit. Alle uns bekannten Prognosen erwarten auf absehbare Zeit trotz des demografischen Wandels eine wahrscheinlich sogar erhebliche Steigerung der Nachfrage sowohl im Personen- wie im Güterverkehr auf dieser Relation. Deshalb steht die Sinnhaftigkeit des Ausbaus sicherlich nicht in Frage.

Ob und inwieweit andere Projekte durch den RRX gefährdet sind oder nachrangig priorisiert werden, hängt wesentlich von der zukünftigen finanziellen Dotierung des Bundesregionalisierungsgesetzes und des Entflechtungsgesetzes für NRW sowie konkret von der Mittelzuweisung des Bundes für dieses Projekt ab. Beide Fragen lassen sich derzeit nicht zuverlässig beantworten. Neben der schon heute unterdurchschnittlichen Mittelzuweisung des Bundes an das Land NRW fehlen in NRW konkret Mittel für Projekte, die allseits als sinnvoll und notwendig betrachtet werden.

Andererseits war gerade zu erfahren, dass beispielsweise in Sachsen in den nächsten Jahren rund 30 Mio. € in dampfbetriebene Schmalspurbahnen ohne adäquaten Nutzen für den ÖPNV investiert werden sollen. Wird sich diese Fehlallokation dauerhaft fortsetzen, ist zu erwarten, dass sich die Fördermöglichkeiten für sinnvolle Projekte in NRW weiter verringern werden.

Nachfragesteigerungen haben selten monokausale Ursachen. Deshalb wäre es aus unserer Sicht sinnvoll, gesamthafte Verbesserungen des ÖPNV-Systems zur Erhöhung der Fahrgastzahlen und damit zur Erreichung der Klimaschutzziele anzustreben. Dazu gehört in erster Linie die Steigerung der Zuverlässigkeit und Einhalten der versprochenen Qualitätskriterien. Allerdings spielen auch die Verknüpfung und Ausweitung des Leistungsangebots eine ganz erhebliche Rolle. „Leuchtturm – Projekte“ allein haben nur begrenzten Nutzen.

Wir regen allerdings an, hier einen umgekehrten Weg zu gehen. Aus unserer Sicht wäre es sinnvoll, mittelfristige Ziele für den Modal split, die Beförderungsleistung und die Er-

schließungsqualität zu definieren und in einem zweiten Schritt wären die geeigneten Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele abzuleiten. Auf diesem Wege könnte eine sachgerechte Finanzmittelallokation insbesondere nach Kosten - Nutzen-Aspekten gewährleistet werden. Gerade die Ausweitung einiger SPNV-Angebote in letzter Zeit zeigen, dass für diese Entscheidungen eher Opportunitätserwägungen und weniger die ökonomische, verkehrliche oder ökologische Sinnhaftigkeit im Vordergrund standen.

Da das Projekt „RRX“ einen Realisierungszeitraum von mindestens 10 Jahren haben dürfte, sind aus unserer Sicht die Auswirkungen auf den Fernverkehr spekulativer Natur.

Fragen 8, 21: Investitionsbedarf für die Sicherung des Bestands im ÖPNV

Die Mittelausstattung des ÖPNV ist völlig unzureichend, um die notwendigen Erneuerungsmaßnahmen der Straßenbahn-/U-Bahn-Systeme zu finanzieren und damit die Substanz der heutigen Infrastruktur dauerhaft zu erhalten. Vor diesem Hintergrund ist die Absenkung der pauschalierten Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG um 30 Mio. Euro auf 120 Mio. Euro p.a. abzulehnen.

Schon 2009 haben 13 Bundesländer, darunter Nordrhein-Westfalen, der Deutsche Städte- tag und der VDV auf die Finanzierungslücken für Erhalt, Ausbau und Betrieb des ÖPNV in einer Studie hingewiesen (LT-DRs. [Vorlage 14/2732](#)). Darauf aufbauend hat der VDV 2012 den Erneuerungsbedarf methodisch präziser und konkret bei den 11 kommunalen U-Bahn- /Straßenbahnunternehmen in NRW ermitteln lassen. Die Ergebnisse sind ernüchternd:

- Rund 1,1 Milliarden Euro müssen Unternehmen und Kommunen (ihnen gehören vielfach die Tunnelanlagen und U-Bahnhöfe) bis 2016 in die Sanierung der Tunnel, Gleise, Bahnhöfe und Technik investieren. Aus eigener Kraft, beispielsweise durch eingesparte Abschreibungen, können sie lediglich 1/4 davon aufbringen.
- Die bestehende Finanzierungslücke von über 800 Mio. Euro müssten die oft hoch verschuldeten Kommunen schließen. Dazu sind sie objektiv nicht in der Lage. Alternativ wären erhebliche Leistungskürzungen die Folge.
- Von 2017 bis 2025 sind weitere 1,97 Milliarden Euro für die ortsfeste Infrastruktur erforderlich. Davon können die Unternehmen ebenfalls lediglich nur gut 1/4 selbst finanzieren.
- Diese Leistungskürzungen aus finanziellen Gründen sind heute schon zu beobachten. In Mülheim wurde ein Streckenabschnitt der Straßenbahn stillgelegt. In Oberhausen wurde das Busangebot von 2002 bis 2011 um 18% gekürzt; d. h. jede fünfte Fahrt wurde gestrichen. Auch in Wuppertal hat der Stadtrat soeben beschlossen, die Busleistungen um 10% zu reduzieren. Das Statistische Bundesamt belegt von 2004 auf 2010 für NRW eine Kürzung des Leistungsangebots der Straßen-/U-Bahnen um 2,24%, obwohl die Beförderungsleistung im selben Zeitraum um 13,4% wuchs.

- Auch der Fahrzeugpark überaltert zunehmend. Lediglich ein Unternehmen hat in NRW noch einen Fahrzeugpark mit einem wirtschaftlich und technisch sinnvollen Durchschnittsalter von 15 Jahren. Alle übrigen liegen teils deutlich darüber. Von den 1.407 Fahrzeugen haben schon 178 die Nutzungsdauer von 30 Jahren überschritten.
- Für Ersatzbeschaffungen der Fahrzeuge müssen die Unternehmen bis 2016 nochmals rd. 630 Mio. € aufwenden. Davon können sie allenfalls 1/3 aus eigenen Mitteln finanzieren.
- Von 2017 bis 2025 sind hier weitere 1,6 Mrd. € (oder 180 Mio. € p.a.) erforderlich. Davon sind ebenfalls lediglich gut 1/3 durch die Unternehmen finanzierbar.

Heute nutzen lt. Dem Statistischen Bundesamt arbeitstäglich rd. 2,4 Mio. Menschen allein die Straßen-/U-Bahnen in NRW.

Zukünftig werden die Anforderungen an den ÖPNV trotz des demografischen Wandels erheblich zunehmen. Maßnahmen zum Klimaschutz, steigende Kosten des PKW-Verkehrs und der allgemeine Wertewandel in der Gesellschaft werden die Zuwachsraten des ÖPNV überproportional steigen lassen. Vor diesem Hintergrund ist es gesellschaftlich kaum zu vertreten, die ÖPNV-Systeme dauerhaft in diesem Umfange zu vernachlässigen.

Deshalb ist es aus unserer Sicht unabdingbar, auf die Absenkung der pauschalisierten Investitionsförderungen nach § 12 zu verzichten. Darüber hinaus muss in den Verwaltungsvorschriften die Förderfähigkeit von Erneuerungsmaßnahmen unmissverständlich klargestellt werden.

Begründet (vgl. Drs. 16/57 S. 30) wird die Kürzung der pauschalierten Investitionsförderung sinngemäß mit der Förderung von nicht prioritären Maßnahmen durch zwei Zweckverbände in der Vergangenheit. Um diese Fehlallokation in der Zukunft zu vermeiden, sollte das Land die Kriterien zur Beurteilung offenlegen. Das würde es nicht nur den Zweckverbänden, sondern auch den sie tragenden Kommunen und den Verkehrsunternehmen ermöglichen, für die Zukunft derartige Fehlentwicklungen zu vermeiden.

Darüber hinaus wäre es aus Sicht des VDV NRW sinnvoll, dass GVFG-Bundesprogramm zumindest befristet bis 2019 erheblich aufzustocken, mindestens aber zu verdoppeln, um daraus die Erneuerungsmaßnahmen in den alten Ländern zu finanzieren. Dies wäre folgerichtig. Das Bundesprogramm ist aus der Erkenntnis entstanden, dass einzelne Kommunen oder Länder überfordert sind, Infrastrukturvorhaben dieser Größenordnung allein zu finanzieren. Dies trifft auf die systematische Grunderneuerung der Anlagen im gleichen Maße zu. Der Gesetzgeber hat das übrigens bei der Wiedervereinigung klar erkannt und bestimmt, dass in den neuen Bundesländern aus dem GVFG auch und gerade Grunderneuerungsmaßnahmen gefördert werden sollen.

Fragen 9 – 11, 35 - 37: Finanzausstattung des ÖPNV in NRW

NRW ist das Bundesland mit dem höchsten ÖPNV-Aufkommen innerhalb der Bundesrepublik Deutschland. Dem steht eine nicht adäquate Finanzausstattung gegenüber. Wenn Länder Aufgaben gemeinsam finanzieren, richtet sich die Aufteilung zumeist nach dem Königsteiner Schlüssel. Danach hat NRW 21,2 % der Lasten zu tragen. Aus dem Regionalisierungsgesetz erhält NRW jedoch nur 18,2 %, aus dem Bundesregionalisierungsgesetz sogar nur 15,8 %. Auf der anderen Seite werden in NRW 23 % aller Fahrgäste in Deutschland gezählt. Schon diese Zahlen belegen die strukturelle Unterfinanzierung des ÖPNV in NRW. Vor diesem Hintergrund ist es zwingend, die relative Finanzausstattung für NRW bei der anstehenden Revision der bundesgesetzlichen Finanzierungsregelungen deutlich zu verbessern.

Das gilt im Besonderen für die Entflechtungsmittel. Die Bundesländer haben den Bedarf für die Zeit nach 2014 erhoben und festgestellt, dass eine Finanzausstattung des Entflechtungsgesetzes in Höhe von 1,9 Mrd. Euro jährlich „angemessen und erforderlich“ ist. Dies ist nachvollziehbar, weil Nordrhein-Westfalen beispielsweise 2012 gleich viel Entflechtungsmittel zugewiesen bekommt wie 1979. Allerdings sind während dieser Zeit die Baupreise um 270 % gestiegen. Folglich kann heute nur noch 1/3 der Maßnahmen aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes finanziert werden. Würde diese bundesseitige Finanzierung ohne Kompensation eingestellt werden, was seitens des Bundes ernsthaft erwogen wird, würden sich Erhalt, Ausbau und Neubau von ÖPNV-Anlagen bestenfalls auf punktuelle Maßnahmen beschränken.

Die Folge wäre ein Wertverzehr und schleichender, aber kontinuierlicher Funktionsverlust für diese öffentliche Infrastruktur.

Darüber hinaus wird lediglich die SPNV-Pauschale dynamisiert. Alle anderen Fördertatbestände sind betragsmäßig fixiert. Das führt inflationsbedingt zu einer stetigen Reduktion des Finanzierungsplafonds.

Fragen 13, 14, 33, 42, 52: Neue Parameter für die ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNV

Der VDV begrüßt den Ersatz des bisherigen, statisch angelegten Schlüssels durch einen dynamischen Schlüssel. Die Faktoren Betriebsleistung, Einwohner und Fläche halten wir ebenfalls für sinnvoll. Mit dem Faktor Betriebsleistung wird das tatsächliche, im Ergebnis vom Aufgabenträger verantwortete Angebot abgebildet und mit dem Faktor Einwohner das Nachfragepotenzial. Auf diesem Wege findet indirekt auch eine stärkere Berücksichtigung des ländlichen Raums statt, weil die tatsächliche Fahrgastnachfrage kein Verteilungsmaß-

stab ist und die dort notwendigen längeren Reiseweiten indirekt über die Betriebsleistung berücksichtigt werden.

Veränderungen im Angebot oder in der Bevölkerungsstruktur werden mittelfristig auch eine Änderung der Finanzzuweisung zur Folge haben. Auch dies ist folgerichtig, weil Angebots-einschränkungen nicht durch eine gleichbleibende Förderung „belohnt“ werden sollten.

Sinnvoll ist auch die Einbeziehung von Bedarfsverkehren. Teure, aber nicht hinreichend nachgefragte Regelleistungen werden dann nicht mehr nur im Hinblick auf eine etwaige Förderung aufrecht erhalten. Durch neue Informationstechnologien sehen wir übrigens zahlreiche positive Ansatzpunkte, diese Verkehre in der Zukunft deutlich attraktiver zu gestalten als heute. Auch deshalb ist die Einbeziehung sinnvoll.

Die im Gesetzentwurf vorgesehene Gewichtung der Faktoren hat den Vorteil, dass sie zu vergleichsweise geringen Friktionen zwischen alter und neuer Mittelzuweisung für die jeweiligen Aufgabenträger führt. Das bedeutet Planungssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen.

Fragen 15, 16:

Generelle Ausrichtung des ÖPNVG NRW

Der Gesetzeszweck beschränkt sich im Wesentlichen auf die Ausgestaltung des ÖPNV. Die anderen Verkehrsträger sind kein Regelungsgegenstand, können es oftmals auch nicht sein, weil sie der Gesetzgebungsbefugnis des Landes entzogen sind. Dass die mittelbaren Kosten des motorisierten Individualverkehrs Bestandteil einer Kostendiskussion sein müssen, liegt unseres Erachtens auf der Hand. Die Kompensation von Umweltschäden verursacht bekanntermaßen erheblichen Aufwand für die öffentliche Hand außerhalb des Haushaltstitels Verkehr. Das gilt in besonderem Maße auch für die Unfallfolgekosten. Gerade diese Kostenpositionen rechtfertigt volkswirtschaftlich evident eine deutlich bessere Finanzausstattung des ÖPNV als dies heute der Fall ist.

Ein Beispiel:

Würde nur die Verkehrsleistung der Straßen- und U-Bahnen in NRW durch den motorisierten Individualverkehrs abgewickelt, wären durch steigende Unfälle nicht nur jährlich zusätzlich 25 Verkehrstote, 650 Schwerverletzte und weitere 3.800 Leichtverletzte zu beklagen, sondern auch Sachschäden in Höhe von rund 180 Mio. €. Allein aus diesen eingesparten Sachschäden ließen sich schon ungefähr 50 % der notwendigen Erneuerungsinvestitionen in Anlagen und Fahrzeuge finanzieren.

Fragen 17 – 20, 26, 28, 49, 53 - 56, 59: Änderung der SPNV - Pauschalen nach § 11 Abs. 1

Der Neufestsetzung lag unseres Wissens ein Gutachten zugrunde, dass den Finanzbedarf für die Mittelfrist - Planungen der Zweckverbände bis 2015 plausibilisiert hat. Das Gutachten hat festgestellt, dass die Planungen bzw. abgeschlossene Verträge der Aufgabenträger und deren aktuelle Finanzsituation nicht kongruent sind. Die Zweckverbände erhalten trotzdem zukünftig die Mittel, die sie für das von ihnen gewünschte Angebot voraussichtlich benötigen. Diesem Ansatz fehlt ein Anreiz zu wirtschaftlichem Handeln. Im Vorteil ist derjenige, der umfassend Leistungen vereinbart hat, nicht der, der die bisherige Bestellung der Verkehrsleistungen quantitativ und qualitativ am verfügbaren Finanzrahmen orientierte.

Die vorgesehene Regelung wird auch nicht dem Grundgedanken der Pauschalisierung gerecht. Es sollte Sache der Aufgabenträger sein, ob sie die Mittel für den SPNV oder andere Verkehrsträger einsetzen bzw. Investitionen fördern. Wenn nur das SPNV-Angebot der Verteilungsmaßstab ist, führt dies unweigerlich dazu, dass auch Leistungen bestellt werden, deren verkehrliche, ökonomische und auch ökologische (!) Sinnhaftigkeit mindestens fragwürdig ist.

Auch wird die Unterfinanzierung des von den Zweckverbänden gewünschten SPNV-Angebotes so nicht gelöst. Der negative Finanzierungssaldo wird trotz der Umschichtungen von Investitionsmitteln 2015 noch über 30 Mio. € p. a. betragen, selbst wenn sich die Annahmen der Gutachter erfüllen. Letztlich wird das Problem nur – geringfügig reduziert – in die Zukunft vertagt.

Die Umschichtung von Investitionsmitteln ist neben dem Erneuerungsbedarf der Stadtbahn-Systeme auch aus anderen Gründen wenig sinnvoll. Auf jeden Bahnfahrer kommen 2,23 Fahrgäste der Straßen-/U-Bahnen. Auch diese Fahrgastgruppe hat einen Anspruch auf ein nachfrageadäquates Leistungsangebot. Das Zurückführen von Fördertatbeständen hat in diesem Sektor bereits zu erheblichen Leistungseinschränkungen geführt. Lt. Statistischem Bundesamt ist die Betriebsleistung aller Straßen-/U-Bahnen in NRW von 2004 bis 2010 um über 2,2 % zurückgegangen. In Oberhausen wurde die Busleistung in 10 Jahren um 18 % reduziert, weitere Reduktionen folgen. Wuppertal hat soeben beschlossen, die Busleistungen ebenfalls hier um 10 % zurückzunehmen. Das sind alles Folgen nicht mehr zur Verfügung stehender Finanzierungsinstrumente.

Um Missverständnissen vorzubeugen: im Vergleich zu anderen Bundesländern ist das SPNV-Angebot in NRW nicht überdimensioniert und der Investitionsbedarf in die Eisenbahn – Infrastruktur ist ebenfalls erheblich. Allerdings macht diese Konkurrenz um Mittel

Auf eine finanzielle Sanktionierung der Zweckverbände sollte jedoch in jedem Fall verzichtet werden. Zum einen trifft die Sanktionierung nicht die Zweckverbände selbst, sondern die Verkehrsunternehmen. Werden Mittel vom Land zurückgehalten, wären diese nicht zwingend durch eigene Mittel der Zweckverbände z. B. im Wege einer Umlage zu ersetzen, sondern es würde die Förderung im gleichen Umfang zurückgefahren.

Zum anderen sprechen rechtliche Gründe gegen eine Sanktionierung. Das Recht der Tarifbildung ist originäres Recht der Verkehrsunternehmen. Sofern sie es nicht (gemeinschaftlich) selbst ausüben, haben sie es auf die Verbundorganisationen delegiert. Da Tarifentscheidungen zumeist einstimmig zu erfolgen haben, in jedem Fall aber ein relativ hohes Quorum erfordern, läge es in der Hand einzelner, die Bildung eines Gemeinschaftstarifes zu behindern. Die Sanktion würde jedoch die Gesamtheit der Verkehrsunternehmen treffen. Sinnvoll wäre eine Sanktionierung deshalb nur dann, wenn sie die Nahverkehrsräume selbst treffen würde und die Nahverkehrsräume auch die tatsächliche Rechtsmacht hätten, die Bildung eines Gemeinschaftstarifes voranzubringen.

Fragen 47, 48: ÖPNV – Bedarfsplan, Aufstellung der Förderprogramme

Es ist wohl nicht zu erwarten, dass der ÖPNV in den kommenden Jahren eine hinreichende Finanzierungsbasis erhalten wird. Umso notwendiger ist es, die noch vorhandenen Mittel bestmöglich zielgerichtet einzusetzen. Das setzt neben einem Kriterienkatalog (vgl. Fragen 8, 21) Transparenz in der geplanten Mittelverwendung voraus. Deshalb sollte nicht nur ein Bedarfsplan aufgestellt, sondern auch über die Abarbeitung in definierten Abständen und transparent berichtet werden.

Gleiches gilt auch für die Förderung einzelner Maßnahmen der jeweiligen Fördergeber, und zwar sowohl für die geplanten Maßnahmen wie für die tatsächlich ausgereichte Förderung.

Kontakt:

Volker Wente
Geschäftsführer VDV NRW
Kamekestr. 37 – 39
50672 Köln
Tel: 0221/5 79 79 – 138
Mobil: 0163/5 79 79 38
E-Mail: wente@vdv.de