



STELLUNGNAHME

Ihr/e Ansprechpartner/in
Joachim Brendel

E-Mail
brendel@ihk-nordwestfalen.de

Telefon
0251 7070-209

Datum
28.09.2012

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

Mit Schreiben vom 7. September 2012 wurden wir als IHK NRW gebeten, zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen Stellung zu nehmen. Mit Bezug auf den umfangreichen Fragenkatalog möchten wir darauf hinweisen, dass wir nur zu den Fragen Stellung beziehen können, die aus Sicht unserer ÖPNV-Mitgliedsunternehmen relevant sind oder das Gesamtinteresse der regionalen Wirtschaft betreffen.

Die Fragen 2, 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Aufnahme des Rhein-Ruhr-Express (RRX) als konkretes Projekt in das ÖPNVändG wird aus Sicht der IHK NRW positiv bewertet. Mit der Aufnahme des RRX wird die hohe Priorität des Projektes für das Land Nordrhein-Westfalen deutlich aufgezeigt. Dies ist ein wichtiges Signal gegenüber dem Bund. Der Bund sollte diesem Signal folgend für die betreffenden Ausbauabschnitte die erforderlichen Mittel in Abhängigkeit von der Erlangung des Baurechts rechtzeitig einplanen.

Der RRX ist als schnelles und vertaktetes Verkehrsangebot für das Land Nordrhein-Westfalen und im Besonderen für das Rhein-Ruhr-Gebiet von großer Bedeutung. Schon heute sind die bestehenden Linien zumindest in den Spitzenzeiten überlastet. Die Definition des Kernnetzes sollte von „Köln – Dortmund“ auf „Köln – Dortmund/Hamm“ erweitert werden. Entsprechend ist § 2 Absatz 2a zu ergänzen. Die Vertaktung der Zubringerlinien ist an das RRX-Streckennetz auszurichten.



Der Verwendungszweck der ÖPNV-Pauschale wird nach § 11 Absatz 1 Satz 7 durch die Verordnung zur Festlegung der Pauschalen nach § 11 ÖPNVG NRW näher bestimmt. Im Entwurf der Verordnung wird nicht benannt, in welcher Höhe die Zweckverbände finanzielle Mittel aus der ÖPNV-Pauschale für den RRX bereit stellen müssen. Es werden lediglich Qualitätsanforderungen bei der Vergabe von Schienenpersonennahverkehrsleistungen festgelegt. Somit kann derzeit auch nicht beurteilt werden, in welchem Ausmaß es zu Finanzierungsgpässen bei anderen SPNV/ÖPNV-Projekten kommen wird. Die Bindung finanzieller Mittel für den RRX darf nicht zu Lasten des übrigen ÖPNV führen.

Frage 7:

Verbesserungen hinsichtlich der Reisezeiten und Bedienungshäufigkeit im derzeitigen Regionalexpress-, Regionalbahn und S-Bahn-Netz können aus Sicht der IHK NRW über den Ausschreibungswettbewerb erreicht werden. Hierfür gibt es - beispielsweise in Westfalen – positive Beispiele. Dort wurden durch die Zweckverbände bereits 75 Prozent der SPNV-Leistungen im Wettbewerb ausgeschrieben. Ergebnis dort: Erhebliche Verbesserungen bei den Leistungen, dem Fahrzeugmaterial aber auch im Service und – hieraus resultierend – gestiegene Reisendenzahlen. Die gestiegenen Reisendenzahlen wirken sich wiederum positiv auf die Klimaschutzziele des Landes aus. Es bedarf jedoch weiterhin eines Ausbaus der Infrastruktur, um Verbesserungen hinsichtlich der Reisezeiten und Bedienungshäufigkeit zu erreichen.

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die finanziellen Mittel für Investitionen und notwendige Sanierungsarbeiten im Bestandsnetz werden aus Sicht der IHK NRW langfristig nicht ausreichen. Gutachten u.a. des VDV belegen, dass bereits jetzt ein großer Investitionsstau aufgrund fehlender finanzieller Mittel besteht.

Vor dem Hintergrund der schwierigen Haushaltsituation in den Kommunen gilt es, mit dem Bund tragfähige Übergangslösungen für die Entflechtungsmittel und eine Nachfolgeregelung für das GVFG für die Zeit nach 2019 zu verhandeln. Im Weiteren verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Frage 7, wonach Effizienzgewinne durch mehr Wettbewerb neue finanzielle Spielräume eröffnen können.



Frage 10:

Die Ausbildungsverkehre tragen in den Flächenregionen wesentlich zur Grundlast des ÖPNV und über die entsprechenden Ausgleichsbeträge zu dessen Finanzierung bei. Aufgrund des demografischen Wandels ist davon auszugehen, dass die Beförderungsfälle im Bereich des Schüler- und Ausbildungsverkehrs deutlich absinken werden. Diese besondere Herausforderung für den ÖPNV in Flächenregionen gilt es bei der zukünftigen Gestaltung der Ausgleichszahlungen und Verteilung der ÖPNV-Förderung auf die kommunalen Aufgabenträger verstärkt zu beachten.

Frage 15:

Der vorliegende Entwurf des ÖPNVG ist geeignet, den öffentlichen Personennahverkehr zu fördern und die Attraktivität zu steigern. Der Gesetzesentwurf beinhaltet verbindliche Rahmenbedingungen und stellt die Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen dar.

Frage 16:

Die Berücksichtigung von indirekten Kosten muss grundsätzlich bei allen Verkehrsträgern in gleicher Form erfolgen. Gleichwohl gibt es bisher keine eindeutige Systematik, anhand derer festgelegt ist, wie sich die indirekten Kosten im Einzelnen zusammensetzen. Auch eine Systematik zur präzisen Quantifizierung fehlt bisher. Unabhängig hiervon würde eine Anlastung externer Kosten bei allen Verkehrsträgern zunächst keine neuen finanziellen Spielräume für den ÖPNV eröffnen. Im Gegenteil. Die verkehrspolitisch gewünschte weitere Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV kann hier zu Sprungkosten (erhöhter Fahrzeug- und Personalbedarf) führen, die den Zuschussbedarf des ÖPNV weiter erhöhen oder aber die Verkehrsverbände zu Fahrpreissteigerungen zwingen, die sich dann wiederum dämpfend auf die Nachfrage auswirken würden.

Die Fragen 17, 18, 19, 20 und 53 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Wir begrüßen die Erhöhung der Mittel für den SPNV von aktuell 800 Mio. Euro auf mindestens 858 Mio. Euro rückwirkend ab 2011. Die Ergebnisse des vorbereitenden Revisionsgutachtens belegen aber, dass die derzeit vorgesehene jährliche Dynamisierung um 1,5 % bezogen auf den tatsächlichen Bedarf nicht ausreichend ist. Um das gegenwärtige SPNV-Angebot auch in Zukunft aufrecht erhalten zu können, muss der Ausschreibungswettbewerb weiter forciert werden. Die Gegenfinanzierung des Mehrbedarfs im SPNV durch die Kürzung der Investitionspauschale im ÖPNV von derzeit 150 Mio. Euro auf zukünftig 120 Mio. Euro



bewerten wir daher kritisch. Die Verteilung dieser Mittel soll nach einem neuen Schlüssel erfolgen, der im Gesetzesentwurf nicht näher erläutert wird.

Wir begrüßen, dass das bisherige Verfahren, wonach in einem Zweckverband selbst Maßnahmen nachrangiger Priorität gefördert werden konnten, während in einem anderen Zweckverband vordringliche und hocheffiziente Maßnahmen zurückgestellt werden mussten, durch die Neuschlüsselung behoben werden soll. Der neue Schlüssel ist unter Zugrundelegung einer Prioritätenkategorisierung von Fördergegenstandsgruppen festgelegt worden. Diese nicht näher erläuterte Prioritätenkategorisierung ist nicht nachvollziehbar.

Frage 25:

Der Entwicklungsstand leitungsunabhängiger Elektromobilität ist noch nicht genügend ausgereift, um eine umfängliche Flottenerneuerung im ÖPNV vorzunehmen. Darüber hinaus ist der Einsatz der Technologien derzeit nicht wirtschaftlich. Um die Elektromobilität im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen zu fördern, bedarf es gesonderter Förderinstrumente.

Die Fragen 26, 49, 54, 55 und 56 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die geplante Festlegung und Schlüsselung der SPNV- sowie ÖPNV-Pauschale per Verordnung im Benehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags bewerten wir kritisch. Eine Verordnung eröffnet dem Ministerium die Möglichkeit, Finanzierungsmittel nach eigenen Zielvorstellungen ohne die Beteiligung des Parlamentes und ohne Berücksichtigung der Nahverkehrsplanungen der Aufgabenträger festzulegen und kurzfristig zu ändern. Die Interessen der Teilregionen werden aus Sicht der IHK NRW bei diesem Prozess nicht mehr ausreichend berücksichtigt. In jedem Fall muss deshalb für die in § 11 Absatz 1 neu vorgesehene Beteiligung des Verkehrsausschusses des Landtags das „Einvernehmen“ (nicht „Benehmen“) festgeschrieben werden. Für das Verfahren zum Erlass der Verordnung ist zur Wahrung der Transparenz und eines Interessenausgleichs ein ausreichendes Mitwirkungsrecht der Aufgabenträger zu verankern.

Frage 27:

Zur geplanten Änderung der Beteiligungsform des Verkehrsausschusses des Landtags verweisen wir auf unsere obige Antwort zu den Fragen 26, 54, 55 und 56.

Frage 33:

Die Berücksichtigung von bedarfsorientierten Verkehren wie zum Beispiel Bürgerbusse, Rufbusse, Anruf-Sammel-Taxi bei der vorgesehenen neuen Schlüsselung der ÖPNV-Pauschale begrüßen wir. Der Einsatz nachfrageorientierter Fahrzeuggrößen trägt vor allem in den Flä-



chenregionen Nordrhein-Westfalens zu einer höheren Effizienz im ÖPNV bei und sollte deshalb in die Berechnung einfließen.

Frage 36 und 37 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Der Erhalt des bestehenden Qualitätstandards im ÖPNV in Nordrhein-Westfalen bedingt mittel- und langfristig erhebliche Investitions- und Reinvestitionsmittel. Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen brauchen eine verlässliche Planungs- und Finanzierungsperspektive. Eine angemessene Beteiligung des Bundes bei der qualitativen Weiterentwicklung ist daher angezeigt. Vor dem Hintergrund der schwierigen Haushaltsituation in den Kommunen gilt es, mit dem Bund tragfähige Übergangslösungen für die Entflechtungsmittel und eine Nachfolgeregelung für das GVFG für die Zeit nach 2019 zu verhandeln. Im Weiteren verweisen wir auf unsere Ausführungen zu Frage 7, wonach Effizienzgewinne durch mehr Wettbewerb neue finanzielle Spielräume eröffnen können.

Die Fragen 38, 39 und 40 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Gemeinschaftstarife tragen dazu bei, dass Zugangsbarrieren zum ÖPNV verringert werden. Sie wirken daher in der Regel nachfragesteigernd. Das Hinwirken des ÖPNVG auf einen Gemeinschaftstarif ist daher grundsätzlich zu begrüßen. Gleichwohl sind bei der Entscheidung über die Einführung eines Gemeinschaftstarifs die jeweiligen Vor- und Nachteile für den Kunden gegeneinander abzuwägen.

Frage 44:

Die angedrohten Sanktionen zur Vereinheitlichung der Tarifstruktur bewerten wir kritisch. Hier soll dem Ministerium ein fragwürdiges Mittel an die Hand gegeben werden, um die Aufgabenträger unter Druck zu setzen. Nach unseren Informationen hat sich speziell der NWL intensiv mit der Frage der Weiterentwicklung der Tarifstruktur in Westfalen-Lippe beschäftigt und ein externes Gutachten hierzu anfertigen lassen. Auf Basis dieses Gutachtens hat der NWL eine Tarifstrategie erarbeitet. Hierdurch wurden die entsprechenden Zielvorgaben des ÖPNVG aufgegriffen.

Frage 45:

Im Hinblick auf die Festlegung von Mindeststandards ist zu beachten, dass einer weiteren qualitativen Verbesserung des ÖPNV enge finanzielle Grenzen gesetzt sind. Daher sollte darauf geachtet werden, dass bei der Formulierung von einheitlichen Vorgaben keine überzogenen Standards festgeschrieben werden.



Frage 47:

Die Interessen der Teilregionen werden aus Sicht der IHK NRW bei der Erstellung eines ÖPNV-Bedarfsplans, wie er derzeit im Gesetzesentwurf vorgesehen ist, nicht mehr ausreichend berücksichtigt. Während bei der Integrierten Gesamtverkehrsplanung noch Kommunen, Aufgabenträger, Kammern und Verbände beteiligt wurden, soll der Bedarfsplan aus uns nicht nachvollziehbaren Gründen durch das Ministerium und im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags erstellt werden.

Die Änderungen in § 7 Absatz 2 Satz 1 lehnen wir ab. Zur Wahrung der Transparenz und eines Interessenausgleichs ist ein ausreichendes Mitwirkungsrecht der Kommunen, Aufgabenträger, Kammern und Verbände weiterhin geboten und im Gesetz zu verankern.