

DGB Bezirk NRW · Postfach 10 19 55 · 40010 Düsseldorf

An die  
Präsidentin des Landtags NRW  
Frau Carina Gödecke  
Landtag Nordrhein-Westfalen  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
16/124**

Alle Abg

Friedrich-Ebert-Str. 34-38  
40210 Düsseldorf

Telefon: (0211) 3683-0  
Telefax: (0211) 3683-159

Durchwahl /-145

Mobil: (0170) 57 05 328

<http://www.nrw.dgb.de>

E-Mail: [Achim.Vanselow@dgb.de](mailto:Achim.Vanselow@dgb.de)

Abteilung  
Wirtschafts-, Struktur- und  
Technologiepolitik  
Achim Vanselow

Unsere Zeichen  
Van/BI

Datum  
28.09.12

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen  
Personennahverkehr in NRW - Gesetzentwurf der  
Landesregierung Drucksache 16/57**

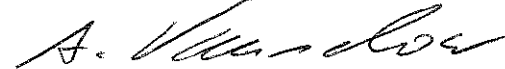
**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen,  
Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am  
01. Oktober 2012**

Sehr geehrte Frau Gödecke,

wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 07. September 2012.

Beigefügt erhalten Sie die gemeinsame Stellungnahme des DGB Bezirk  
NRW und Ver.di Landesbezirk NRW zum o.g. Betreff.

Mit freundlichen Grüßen



Achim Vanselow

Anlage

**Deutscher  
Gewerkschaftsbund**

**Bezirk  
Nordrhein-Westfalen**

**Stellungnahme  
des DGB Bezirk NRW**

**Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den  
öffentlichen Personennahverkehr in NRW  
- Gesetzentwurf der Landesregierung  
Drucksache 16/57**

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen,  
Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr  
am 01. Oktober 2012**

Düsseldorf, den 28.09.2012



---

Der Deutsche Gewerkschaftsbund (DGB) Bezirk NRW nimmt gemeinsam mit dem Ver.di Landesbezirk NRW zum Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) wie folgt Stellung:

## **1. RRX**

Die schnelle Realisierung des Rhein-Ruhr-Express ist aus unserer Sicht dringend notwendig, um endlich eine Alternative insbesondere für Fernpendler zu schaffen und damit für eine Entlastung des Straßenverkehrs auf der Rhein-Ruhr-Schiene zu sorgen. Allerdings dürfen die Investitionen in den »Zulieferverkehr« zu den Bahnhöfen nicht vernachlässigt werden. Dabei ist darauf zu achten, dass es durch die Festschreibung des RRX nicht zu Finanzierungsengpässen bei anderen ÖPNV-Projekten kommt.

## **2. Sozialticket**

Der DGB NRW hat seit langem die Einführung eines flächendeckenden Sozialtickets gefordert. Mobilität ist ein Grundrecht der Bürgerinnen und Bürger, welches die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben oft erst ermöglicht und welches zudem häufig eine Voraussetzung für die Integration in den Arbeitsmarkt ist.

Durch das Sozialticket darf es jedoch nicht zu zusätzlichen Belastungen der Verkehrsunternehmen kommen. Hier muss das Land aufgrund seiner sozialen Verantwortung und seinen Verpflichtungen aus dem ÖPNV-Gesetz einen Beitrag leisten. Weitere finanzielle Mittel lassen sich über Rabattangebote über Senioren, Firmen und

---

Großkunden erschließen. Die Verkehrsverbünde verfügen hier über eine breite Erfahrungspalette. Mit einem Großkundenrabatt werden z.B. im VRR für die Übernahme von Leistungen viele kundenspezifische Angebote wirtschaftlich flankiert. Einige Unternehmen im VRR verzeichnen so deutlich überproportionale Steigerungen bei Fahrten und Einnahmen.

### **3. Erneuerungsbedarf**

Mit Blick auf den drängenden Erneuerungsbedarf sind Änderungen in der Finanzierung, insbesondere von Straßen und U-Bahnen in NRW notwendig: Die technische Ausstattung ist veraltet und störanfällig, Hersteller kündigen die Ersatzteilversorgung auf, Anforderungen des Brandschutzes und der Barrierefreiheit können nicht gewährleistet werden. Der Investitionsbedarf beträgt kurzfristig bis ca. 2016 1,1 Milliarde Euro und längerfristig, bis 2025 weitere 2 Milliarden Euro. Die Finanzierung ist durch beteiligte Unternehmen und Kommunen in diesem Rahmen nicht leistbar. Daher müssen hier eigene Fördertatbestände, z.B. U-/und Straßenbahnen geschaffen werden.

Werden der ÖPNV-Bedarfsplan sowie der ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan in diesem Sinne entwickelt, ist dies zu begrüßen.

### **4. SPNV-Pauschale**

Die Schlüsselung der SPNV-Pauschale per Rechtsverordnung erscheint unproblematisch. Richtig ist hierbei, dass nicht verbrauchte Mittel dem ÖPNV zufließen.

---

## **5. Gemeinschaftstarif**

Die Zusammenarbeit der Zweckverbände muss hinsichtlich der Entwicklung eines Gemeinschaftstarifs forciert werden. Die regionale Zusammenarbeit sollte als Voraussetzung für die Förderfähigkeit stärker betont werden. Ziel ist dabei auch überregionale Standards herzustellen. Die Nahverkehrslandschaft im Ballungsraum NRW weist immer noch erhebliche Unterschiede auf: Unterschiedliche Spurweiten, nicht kompatible Zugsicherungssysteme, unterschiedliche Fahrzeugflotten und Fahrkartenautomaten.