

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME
16/129**

Alle Abg

Landesverband NRW
Grupellostraße 3
40210 Düsseldorf
Tel.: 0211/1649497
Fax: 0211/1649498
www.vcd-nrw.de
info@vcd-nrw.de

Düsseldorf, im September 2012

Stellungnahme zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zum Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) am 1. Oktober 2012

Im folgenden Antworten des VCD NRW auf einige der gestellten Fragen.

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

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

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

Der RRX ist ein Schlüsselprojekt für die Entwicklung der Infrastruktur und des Bahnangebots in NRW, er muss aber, wie auch beabsichtigt, in einzelnen Abschnitten mit eigenem Verkehrswert realisiert werden, um optimal zu wirken. Die Nennung eines Einzelprojekts im Gesetz ist u.E. aus rechtssystematischen Gründen eher nicht sinnvoll. Sicher würde die Wahrnehmung der Bedeutung für NRW auf Bundesebene verstärkt. Unabhängig davon war der entscheidende Schritt die doch noch gelungene Aufnahme mit konkreten Mitteln in den aktuellen Investitionsrahmenplan des Bundes. Die Landesregierung und auf Bundesebene aktive Verbände sollten über ihre jeweiligen Ansprechpartner immer wieder die **bundesweite Bedeutung der Beseitigung von Engpässen in NRW** etwa für Pünktlichkeit und Stabilität des SPNV in Deutschland betonen. Die detaillierte **Vorgabe des derzeitigen Linien- und Haltekonzeptes** in der Verordnung wie jetzt vorgesehen hält der VCD NRW für **nicht sinnvoll**. Über die Haltepolitik mit den dann möglichen Linien der Jahre 2020ff sollten die zuständigen Aufgabenträger - natürlich in Abstimmung mit der Landesregierung - unter den dann vorliegenden Rahmenbedingungen entscheiden. Möglicherweise ergeben sich dann noch **Verbesserungen** gegenüber dem jetzt den Planungen zugrunde gelegten Konzept zugunsten der Fahrgäste. Diese sollten dann auch ermöglicht werden.

Wir halten es für vorteilhaft, regional wichtige Halte wie Bochum-Wattenscheid, Düsseldorf-Benrath und Köln-Mülheim zu erhalten, ggf. in alternierender Bedienung (Linienhalte statt Systemhalte). Eine Bewertungsmethode, die kaum wahrnehmbare Reisezeitgewinne beim Wegfall der Halte über hohe Nutzerzahlen zu einer hohen Summe von Zeitnutzen aggregiert, ist möglicherweise nicht der geeignete Ansatz.



Eine Mittelkonkurrenz kann es geben in bezug auf andere Projekte des BWVP. Unabhängig davon sollte auch die Finanzierung anderer Projekte, wie etwa die vom SPNV-Beirat zusammengestellten Maßnahmen, gesichert werden.

7. Welche Änderungen am bisherigen Regionalexpress-, Regionalbahn- und S-Bahn-Netz hinsichtlich Reisezeiten und Bedienungshäufigkeit wären geeignet, die Fahrgastzahlen im SPNV zu erhöhen und somit einen Beitrag zur Erreichung der nordrheinwestfälischen Klimaschutzziele zu leisten und welche finanziellen Konsequenzen würden sich hieraus ergeben?

Der Blick auf die CO₂-Bilanz in NRW im Bereich Verkehr zeigt - wie bei der Anhörung im Landtag zum Klimaschutzgesetz am 23. Januar 2012 deutlich wurde - ein **eher ernüchterndes Ergebnis**. Mit rund 30 Mio. t ist der Verkehr für rund 10 % der Treibhausgas-Emissionen in NRW verantwortlich - das allerdings weit gehend unverändert. Das heißt: Während in anderen Bereichen wie der Industrie eine deutliche Verringerung des Ausstoßes erreicht werden konnte, hat der **Verkehr in NRW in der Gesamtbilanz bis heute praktisch nichts zum Klimaschutz beigetragen** - trotz einer Politik der jeweiligen Landesregierungen, die ja durchaus stark auf die Förderung von Rad und ÖPNV/SPNV setzten (aber eben auch auf weiteren Straßenbau). Daraus folgt aus Sicht des VCD NRW: Die begrenzten Mittel müssten noch zielgerichteter eingesetzt werden, und die Prioritäten müssten noch deutlicher zugunsten des effizienten Ausbaus von ÖPNV-, Rad- und Fußinfrastruktur verschoben werden. Beim SPNV ist nach Meinung des VCD weniger die Verkürzung der Reisezeit auf einzelnen Strecken entscheidend als vielmehr die **Gesamtreisezeit, Anschlusssicherheit, Bedienungshäufigkeit und Stabilität**. Aber auch das hilft nur begrenzt, wenn etwa Kommunen aufgrund der finanziellen Notlage sich gezwungen sehen, im kommunalen ÖPNV in einem Maße zu streichen, dass dieser für viele als brauchbare Alternative etwa abends nicht mehr infrage kommt.

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?

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

Wie vielfach beschrieben, sind immense Mittel für die Sanierung und Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur wie auch zur Herstellung der Barrierefreiheit nötig, der **Investitionsstau** wird immer größer. Völlig ungelöst ist insbesondere die Frage der Sanierung von U-Bahn-Tunneln. Es ist darauf zu achten, dass auch heute schon Sanierungen in Zusammenhang mit einer Aufwertung der Strecke (Barrierefreiheit, Komforterrhöhung, Verbesserung von Reisegeschwindigkeit und Zuverlässigkeit) möglich sein sollten und dass auch finanzschwache Gemeinden die Möglichkeit haben müssen, ihren ÖPNV zu verbessern, aber auch, dass auch bei schon eingeplanten Neu- und Ausbaumaßnahmen kostengünstige Lösungen gewählt werden (also i.d.R. keine Tunnelstrecken).

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

Der VCD NRW unterstützt das Sozialticket; in der ausschließlichen Form einer stadt-/kreisweiten Monatskarte ist es allerdings unbefriedigend, weshalb auch Tickets weiterer Preistufen und 4er-Tickets rabattiert angeboten werden sollten. Die Finanzierung des Sozialtickets sollte **aus dem Sozial-Haushalt** statt aus dem Verkehrs-Haushalt erfolgen. Darüber hinaus sollte die Landesregierung weitere Mittel zumindest in dem Maße bereit stellen, dass die Finanzierung des SPNV-Angebotes ermöglicht wird und es nicht zu Kürzungen der Investitionsförderung kommt (vgl. unten).

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 von Nutzern zu steigern?

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

Insbesondere mit der Erhöhung der SPNV-Pauschale und den damit ermöglichten, in der Begründung zur Verordnung genannten SPNV-Maßnahmen werden weitere Fahrgäste gewonnen,

ohne dass dies dem weiteren Bedarf und den darüber hinaus gehenden Herausforderungen (Erreichen der Klimaschutzziele, Sanierung) bereits gerecht werden könnte.

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

Ja; die Schwierigkeit besteht allerdings darin, sich auf entsprechende Werte zu verständigen.

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

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

20. Über Kommunalumlagen oder welche Leistungseinschränkungen im SPNV?

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

Die Erhöhung der SPNV-Pauschale sollte **ohne gleichzeitige Kürzung der Investitionsmittel** umgesetzt werden. Auch die Reduzierung von Leistungen oder eine erhöhte Belastung der Kommunen sind keine akzeptablen Alternativen. Die erhöhte Finanzierung des SPNV sollte aus dem erhöhten Mehrwertsteueranteil der Länder, der ja zur Kompensation von wegfallenden Bundesmitteln für den ÖPNV eingeführt wurde, später hoffentlich durch einen höheren Länderanteil für NRW an den Regionalisierungsmitteln gespeist werden. Die zusätzlichen Mehrwertsteuereinnahmen belaufen sich allein in NRW auf **jährlich auf über 1 Mrd. EUR**.

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?

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

Das Vorhaben erscheint unter dem Aspekt erhöhter Flexibilität nachvollziehbar; die Aufteilung sollte allerdings transparent gemacht und dargestellt werden.

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

Nein.

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

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

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?

43. Halten Sie die entsprechenden Maßnahmen für geeignet, einheitliche Gemeinschaftstarife - auch im Nahverkehr Westfalen-Lippe - 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?

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

Der VCD NRW unterstützt die genannte Vorgabe, da sie zur Vereinheitlichung der Tarife in den jeweiligen Verbundräumen beiträgt. Verbundgrenzen sollten **keine Fahrgast-Grenzen** sein, sondern soweit wie möglich "entschärft" werden. Daher sollten Überlappungen von Geltungsbereichen wechselseitig **mindestens bis zum nächsten Oberzentrum** gehen (also etwa aus Rhein-Sieg mindestens bis Düsseldorf statt Langenfeld oder Dormagen, aus Rhein-Ruhr mindestens bis Köln statt Langenfeld oder Dormagen, bis Erkelenz statt Herrath bzw. bis Hamm statt Kamen und aus Westfalen mindestens bis Hagen/Ennepe-Ruhr und Dortmund).

Eine Ausweitung der Gültigkeit des NRW-Tarifs halten wir demgegenüber derzeit für nicht zielführend, jedenfalls solange dieser kein echter Verbundtarif ist, sondern nur Relationen im SPNV plus Vor- und Nachlauf ohne den gesamten ÖPNV dazwischen abbildet. Allerdings sollte es auch hier **weitere tarifliche Angebote** geben, z.B. ein NRW-Anschluss-Tagesticket für Inhaber von Zeitkarten. Weiter vereinfacht werden sollte zudem die für den Kunden wahrnehmbare Bedienungsfläche etwa an Fahrkartenautomaten.

42. Ist die Neuverteilung der pauschalierten Zuwendungen an die Zweckverbände, wie sie in § 12 Absatz 2 formuliert wird, sachgemäß unter Berücksichtigung von Faktoren wie beispielsweise⁴ Einwohnerzahl, gefahrene Strecke und Fläche?

Geprüft werden sollte, inwieweit auch Qualitätsfaktoren Eingang finden könnten, z.B. eine neutral ermittelte Kennzahl der Kundenzufriedenheit bzw. Qualitätskennzahlen und/oder Anzahl bzw. Anteil der Stammkunden /Abonnenten).

Ausblick

Von strategischer Bedeutung ist die Etablierung einer systematischen **Qualitäts- und Kundenorientierung im ÖPNV**. Mittelfristig sollten dazu öffentliche Qualitätsberichte (wie sie ja eigentlich in der EU-VO 12370/2007 für gemeinwirtschaftliche Leistungen schon vorgeschrieben sind) zur Pflicht gemacht und die Einführung von Fahrgastbeiräten empfohlen werden.

Schätzungen zeigen, dass eine Umsetzung der notwendigen Klimaziele im Verkehr etwa eine **Verdoppelung der Verkehrsleistung im ÖPNV** erfordert. Strategien dafür müssen angesichts der langen Planungszeiträume für Infrastrukturprojekte bald entwickelt und in die Umsetzung gegeben werden. Das stellt mittelfristig ganz neue Anforderungen an Struktur und Finanzierung des ÖPNV.