



PRO BAHN NRW e. V. • Mülheimer Str. 91 • 47058 Duisburg

Landtag Nordrhein-Westfalen

z. Hd. Herrn Harald Holler

Postfach 10 11 43

40002 Düsseldorf

**Fahrgastverband PRO BAHN  
Landesverband Nordrhein-Westfalen e. V.**

Mülheimer Str. 91

47058 Duisburg

Fon 0203 398 1698

Fax 0203 289 4898

✉ info@probahn-nrw.de

🌐 www.probahn-nrw.de

**Ihr Ansprechpartner:**

Lothar Ebbers

Neugahlener Straße 20

46149 Oberhausen

Fon 0208 635 1916

✉ ebbers@probahn-nrw.de

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
16/353**

Alle Abg

Duisburg, den 14. Januar 2013

## **Stellungnahme zum Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz (Drucksache 16/748) zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 22.01.2013**

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Gelegenheit, die Position des Fahrgastverbands PRO BAHN zum Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz darstellen zu können. Wir bewerten das Gesetz anhand des Fragenkatalogs, beschränken uns dabei aber auf den Bereich "Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden", insbesondere Förderung des Öffentlichen Verkehrs.

**Frage 1.** Wie der gerade veröffentlichte Zwischenbericht der ÖPNV-Zukunftskommission aufweist, steht der ÖPNV vor großen Herausforderungen, gleichzeitig ist seine zukünftige Finanzierung völlig ungeklärt. In dieser Situation ist jede finanzielle Festlegung für mehrere Jahre, die den überwiegend kommunalen Akteuren eine gewisse Planungssicherheit gibt, eindeutig zu begrüßen. Auch wenn die Höhe der Entflechtungsmittel ab 2014 noch nicht feststeht, so wird mit diesem Gesetz klargestellt, dass aus Sicht von NRW die bisherigen Bund-Länder-Aufgaben weiterhin bestehen und spezielle Aufwendungen erfordern. Dies ist gerade aufgrund der auch für das Land bestehenden Schuldenbremse hoch zu bewerten.

**Frage 2.** Die Entflechtungsmittel des Bundes bilden im Rahmen des Verkehrshaushalts den Grundstock für die Finanzierung von Investitionen im ÖPNV nach § 12 und 13 ÖPNVG NRW und werden hierbei durch Regionalisierungsmittel aufgestockt. Gerade aufgrund des unzureichenden Anteils des Landes NRW an den Regionalisierungsmitteln haben die Entflechtungsmittel für das Land NRW eine besonders hohe Bedeutung, zumal in NRW überaus viele Menschen in Ballungsräumen mit entsprechend hohem ÖPNV-Investitionsbedarf wohnen und arbeiten.

Der Bund hat mit der Novelle des PBefG insbesondere die Anforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen und Anlagen des ÖPNV erhöht. Auch hieraus entsteht für die nächsten Jahre ein erhöhter Finanzierungsbedarf.

**Frage 3.** Wenn die Mittel ab 2014 reduziert und bis 2019 auf 0,- € zurückgeführt werden, ist die Durchführung der Zukunftsaufgaben im ÖPNV absolut gefährdet. Selbst wenn ein Ausgleich im Rahmen der Finanzverteilung zwischen Bund und Ländern erfolgen sollte, ist nicht gewährleistet, dass die Mittel auch bis in den ÖPNV-Etat gelangen. Aufgrund der Anstrengungen zur Einhaltung der Schuldenbremse muss anhand langjähriger Erfahrungen aus verschiedenen Ländern unter unterschiedlichen Regierungen befürchtet werden, dass insbesondere Mittel, die den Kommunen zustehen, gekürzt werden. Dies würde dann wahrscheinlich auch die ÖPNV-Investitionsförderung treffen. Dabei ist bereits seit 2007 die Höhe der Entflechtungsmittel festgeschrieben, sodass aufgrund der Kostenentwicklung jährlich weniger Investitionen gefördert werden können. Zuletzt musste die Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW ab 2013 um ein Fünftel gekürzt werden, um die unabwiesbaren Mehrkosten der Finanzierung des SPNV-Betriebs im Lande aufbringen zu können.

In den nächsten Jahren droht daher ein Anwachsen des Investitionsstaus im ÖPNV, der die Attraktivität des Landes als Wohn- und Wirtschaftsstandort gefährdet. Die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich erfordern einen massiven Ausbau des ÖPNV, der demografische Wandel im Zusammenhang mit der gewachsenen Mobilität älterer Menschen verlangt besondere Anstrengungen beim Thema Barrierefreiheit im ÖPNV.

**Frage 4.** Uneingeschränkt ja.

**Frage 5.** Wir halten eine Gewährung mindestens in bisheriger Höhe und eine regelmäßige Anpassung an die Kostenentwicklung für erforderlich. Die Verteilung der Mittel auf die Bundesländer sollte im Zusammenhang mit der Diskussion um die Verteilung der Regionalisierungsmittel geführt werden. Auch bei den Entflechtungsmitteln für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden erhält NRW mit 19,4 % bisher einen geringeren Anteil, als dem Land aufgrund des Einwohneranteils zustehen würde.

**Frage 6.** Wir regen an, im Gesetz festzulegen, dass die Mittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden zu mindestens 50 % zur Förderung des ÖPNV eingesetzt werden müssen.

Weiterhin sollte darauf hingewirkt werden, dass bei der Förderung des kommunalen Straßenbaus auch Anlagen zur Bevorrangung des Busverkehrs wie Busspuren, Ampelvorrangschaltungen u. ä. finanziert werden können. Hierdurch kann mit geringem Aufwand sowohl die Attraktivität als auch die Wirtschaftlichkeit des Busverkehrs gesteigert werden.