



VDV-Landesgruppe Nordrhein-Westfalen · Kamekestraße 37-39 · D-50672 Köln

An die  
Präsidentin des Landtages NRW  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf

LANDTAG  
NORDRHEIN-WESTFALEN  
16. WAHLPERIODE

**STELLUNGNAHME  
16/362**

Alle Abg

Ihr Ansprechpartner: Volker Wente  
Telefon-Durchwahl: +49 221 57979-138  
Fax: +49 221 57979-8138  
E-Mail-Adresse: wente@vdv.de  
Datum: 18. Januar 2013

**Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr am 22. Januar 2013 über das „Gesetz zur Zweckbindung der dem Land Nordrhein-Westfalen nach dem Entflechtungsgesetz aus dem Bundeshaushalt zustehenden Finanzmittel (Entflechtungsmittelzweckbindungsgesetz - EMZG NRW)“**

Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen ganz herzlich für die Möglichkeit, zum vorgenannten Gesetz im Rahmen der Anhörung Stellung nehmen zu können. Die schriftliche Stellungnahme des VDV NRW ist beigelegt.

Mit freundlichem Gruß

Volker Wente  
Geschäftsführer VDV NRW





Köln, den 16. Januar 2013

**Stellungnahme**  
**des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen NRW**  
**zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Bauen, Wohnen,**  
**Stadtentwicklung und Verkehr des Landtages NRW**  
**über ein**  
**„Gesetz zur Zweckbindung der dem Land Nordrhein-Westfalen nach dem Entflechtungsgesetz aus dem Bundeshaushalt zustehenden Finanzmittel (EMZG NRW)“**

**Vorbemerkung**

Seit 1990 ist die Fahrgastnachfrage in den Verbundräumen VRR und VRS in NRW um über 60% gestiegen. Das ist im Wesentlichen ein Erfolg der Investitionsförderung durch Bund und Land über das Entflechtungsgesetz bzw. der Vorgängerregelung GVFG. Die Kommunen allein wären aufgrund ihrer Wirtschaftskraft nicht in der Lage gewesen, die öffentlichen Verkehrssysteme quantitativ und qualitativ in ähnlichem Umfang auszubauen.

Allerdings werden nach dem Entflechtungsgesetz bzw. dem GVFG für Investitionen in den alten Bundesländern heute nominal gleich viel Mittel zur Verfügung gestellt wie im Jahre 1979. Durch Kaufkraftverlust und zusätzliche technische Anforderungen wie Brandschutz, Barrierefreiheit usw. lässt sich damit heute allerdings bestenfalls ein Drittel des Bauvolumens des Jahres 1979 finanzieren.

Bund und Länder postulieren verkehrspolitisch einen Vorrang für den ÖPNV. Aufgrund des Erfolgspfades und der weiteren Herausforderungen wie dem Klimaschutz ist diese offensive Strategie nur gerechtfertigt. Wir beobachten allerdings in letzter Zeit politische Entscheidungen, die sich eher an kurzfristigen haushaltspolitischen Erwägungen orientieren, nicht aber an den mittel- und langfristigen Politikzielen im Sektor „Verkehr“ sowie der Sicherung des Wirtschaftsstandortes NRW. Vor diesem Hintergrund ist das EMZG nur ein Baustein, allerdings ein sehr wichtiger, für ein noch aufzustellendes schlüssiges Gesamtfinanzierungskonzept für den ÖPNV in NRW.

Der VDV beschränkt sich bei der Bewertung des EMZG auf den Blickwinkel des ÖPNV.

**1. Wie bewerten Sie das Gesetzesvorhaben der Landesregierung, bundesseitige Entflechtungsmittel landesseitlich mit einer Zweckbindung zu versehen?**

Der VDV NRW begrüßt diese Gesetzesinitiative uneingeschränkt.

- Damit dokumentiert NRW gegenüber dem Bund, dass für die im EMZG genannten Politikfelder ein erheblicher Finanzierungsbedarf besteht und das Land NRW sich verpflichtet, die Mittel des Entflechtungsgesetzes im Sinne des Bundesgesetzes und dauerhaft zu verwenden.
- Die Bereitschaft des Landes, die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz dauerhaft für diese Zwecke zu verwenden, schafft Planungssicherheit für alle Akteure.
- Investitionsvorhaben im ÖPNV, die mit Mitteln aus dem Entflechtungsgesetz finanziert werden, sind in der Regel umfangreicher Natur. Planung und Bau erstrecken sich über mehrere Haushaltsperioden. Gerade für diese Projekte, die bis 2019 verwirklicht werden müssen, ist die relative Planungssicherheit besonders wichtig.
- Gegenüber anderen Bundesländern, die auf eine landesseitige Zweckbindung der Entflechtungsmittel verzichten, dokumentiert NRW, dass in NRW anders als in diesen Ländern in den genannten Politikfeldern nach wie vor ein erheblicher Investitionsbedarf besteht und die Entflechtungsmittel im ursprünglichen Sinne des Bundesgesetzgebers verwandt werden. Damit indiziert NRW im Gegensatz zu diesen anderen Ländern, die auf ein vergleichbares Gesetz verzichten, dass die Mittel „zur Aufgabenerfüllung ... noch ... erforderlich sind“, wie es § 6 EntflechtG verlangt. Aus unserer Sicht ist dies ein wesentlicher Indikator für den Bedarf in NRW und die Diskussion über eine sachgerechte Bemessung und die horizontale Mittelverteilung unter den Bundesländern.

**2. Welche Bedeutung haben die Entflechtungsmittel des Bundes für die Länder und insbesondere für Nordrhein-Westfalen?**

Für den Neu- und Ausbau von ortsfesten ÖPNV-Anlagen sind die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz das wesentliche Finanzierungsinstrument. Im horizontalen Vergleich unter den Bundesländern erhält NRW – egal welchen Maßstab man anlegt – deutlich zu geringe Regionalisierungsmittel. Dies gilt übrigens auch für die horizontale Verteilung der Entflechtungsmittel unter den Bundesländern. Während NRW nach dem Königssteiner Schlüssel bei der Kostenverteilung unter den Bundesländern mit 21,2% partizipiert, erhält NRW aus dem Entflechtungsgesetz lediglich 19,4%. Eine weitere Reduzierung dieser Mittel bis hin zum Wegfall müsste vom Land oder von den Kommunen ausgeglichen werden. Angesichts der aktuellen Haushaltssituation ist dies kaum zu erwarten, obwohl dies angesichts der politisch formulierten Ziele und

der Nachfrage geboten wäre. Deshalb würde es bei einem Wegfall oder einer anderweitigen Verwendung der Mittel nach dem Entflechtungsgesetz zur faktischen Einstellung von Neu- und Ausbaumaßnahmen kommen. Auch das bisher nicht gelöste Problem der Erneuerungsinvestitionen für die in die Jahre gekommene Stadtbahn-Infrastruktur in NRW würde sich weiter verschärfen.

Konkret gefährdet wären z. B.

- Campusbahn, Aachen
- Stadtbahn – Erweiterung Bielefeld
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in ganz NRW, besonders der Stadtbahnen und zentralen Omnibus - Bahnhöfen
- Neu- und Ausbau von P+R – Plätzen in ganz NRW
- Dynamische (Echtzeit-) Fahrgastinformationsanlagen in ganz NRW
- Beschleunigungsmaßnahmen für den ÖPNV

**3. Welche Folgen sind zu erwarten, wenn die Entflechtungsmittel nach dem 31.12.2013 gemäß den Überlegungen der Bundesregierung bis 2019 auf Null Euro zurückgeführt würden?**

Wie schon unter Frage 2 dargestellt, werden die Neu- und Ausbaumaßnahmen praktisch vollständig zurückgestellt werden müssen. Angesichts der relativ geringen Mittelzuweisungen nach dem Bundesregionalisierungsgesetz (NRW erhält hier lediglich 15,8%; Königsteiner Schlüssel NRW: 21,2%) stehen auch diese Mittel nicht zur Kompensation zur Verfügung.

Vor diesem Hintergrund ist dringend eine verlässliche, möglichst haushaltsunabhängige öffentliche Investitionsfinanzierung für den ÖPNV notwendig. Auf diesen Umstand hat die „Daehre-Kommission“ soeben auch deutlich hingewiesen. Unabhängig von den hier zu begutachteten Gesetzesvorhaben sollten die Überlegungen der Daehre-Kommission unverzüglich aufgegriffen werden.

**4. Ist eine Verlängerung der Gewährung von Entflechtungsmitteln durch den Bund nach Ihrer Meinung notwendig?**

Aus unserer Sicht ist eine Verlängerung zwingend.

Diese Notwendigkeit besteht nicht nur bis zum Jahresende 2019, sondern darüber hinaus. Deshalb ist es aus unserer Sicht geboten, gerade bei der anstehenden Neufestsetzung der Entflechtungsmittel und der ein Jahr später folgenden Neufestset-

zung der Bundesregionalisierungsmittel für eine hinreichende und dauerhafte Investitionsfinanzierung Sorge zu tragen.

Die Gesetzgebungsinitiative der Bundesregierung, die Finanzausstattung des Entflechtungsgesetzes lediglich um ein Jahr zu prolongieren, wird dem nicht gerecht. Es vertagt die Mittelfestsetzung lediglich um ein Jahr, schafft aber keine Planungssicherheit.

**5. Wenn ja, in welchem Umfang ist ein Finanzbedarf auch über den 31.12.2013 hinaus erforderlich und welches Verfahren würden Sie empfehlen?**

Für den Sektor Verkehr haben die Ministerpräsidentinnen und Ministerpräsidenten der Länder einvernehmlich einen Bedarf von 1,96 Milliarden Euro jährlich ermittelt. Dieser Betrag ist aus dem aktuellen Bedarf abgeleitet und damit „angemessen und erforderlich“ im Sinne des Entflechtungsgesetzes. Der Bundesgesetzgeber ist deshalb aufgerufen, das Entflechtungsgesetz entsprechend anzupassen.

Für den Sektor Verkehr lassen sich hieraus allerdings lediglich die konkret in Angriff genommenen Projekte finanzieren. Nicht berücksichtigt und damit nicht finanziell unterlegt ist die Umsetzung verkehrspolitischer Ziele. Mit der vorgenannten Finanzausstattung lässt sich weder der aufgelaufene Erneuerungsbedarf in die Stadtbahnanlagen abarbeiten noch derjenige Ausbau der ÖPNV-Systeme bewerkstelligen, der dem Fahrgastwachstum der letzten Jahre und den verkehrspolitischen Zielen für die kommende Dekade und darüber hinaus gerecht werden würde.

**6. Welche Verbesserungsvorschläge haben Sie zum vorgelegten Gesetzentwurf des EMZG?**

Es wäre sinnvoll, das Aufteilungsverhältnis ÖPNV:Straßenbau gesetzlich zu regeln. Allerdings sollte dies dann entsprechend dem verkehrspolitisch postulierten Vorrang des ÖPNV nicht wie heute 50:50, sondern 75:25 zugunsten des ÖPNV, mindestens aber, wie es die Landesregierung in Baden-Württemberg soeben beschlossen hat, 60:40 zugunsten des ÖPNV definiert werden.

**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